

|                                                                                   |                                                                                   |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|  | <b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS<br/>DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b> | <b>Délibération</b> |
|                                                                                   | <b>Séance publique du 16 décembre 2016</b>                                        | <b>N° 2016-740</b>  |

## Convocation du

Aujourd'hui vendredi 16 décembre 2016 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

### ETAIENT PRESENTS :

Mme Emmanuelle AJON, M. Dominique ALCALA, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Christine BOST, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Virginie CALMELS, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, M. Max COLES, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Alain DAVID, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, M. Michel DUCHENE, M. Christophe DUPRAT, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Michel HERITIE, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Martine JARDINE, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Eric MARTIN, Mme Claude MELLIER, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Agnès VERSEPUY, Mme Marie-Hélène VILLANOVE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

### EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain SILVESTRE à M. Yohan DAVID  
Mme Marie RECALDE à M. Michel VERNEJOUL  
M. Alain ANZIANI à M. Thierry TRIJOULET  
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à M. Jean TOUZEAU  
M. Kévin SUBRENAT à M. Max COLES  
M. Alain TURBY à Mme Anne-Lise JACQUET  
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Gérard DUBOS  
Mme Marie-Christine BOUTHEAU à M. Alain DAVID  
M. Didier CAZABONNE à M. Alain CAZABONNE  
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN  
Mme Laurence DESSERTINE à M. Jean-Louis DAVID  
Mme Magali FRONZES à Mme Florence FORZY-RAFFARD  
Mme Conchita LACUEY à Mme Michèle FAORO  
M. Bernard LE ROUX à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE  
M. Pierre LOTHAIRE à M. Fabien ROBERT  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE  
M. Thierry MILLET à M. Daniel HICKEL  
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE  
M. Serge TOURNERIE à M. Jacques GUICHOUX

### PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD à partir de 13h30  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Véronique FERREIRA à partir de 12h30  
M. Jacques BOUTEYRE à M. Jean Jacques BONNIN à partir de 12h00  
Mme Anne BREZILLON à Mme Chantal CHABBAT à partir de 12h10  
M. Nicolas BRUGERE à Mme Solène CHAZAL à partir de 11h50  
M. Gérard CHAUSSET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à partir de 13h30  
Mme Nathalie DELATTRE à Mme Brigitte COLLET à partir de 13h25  
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à M. Erick AOUIZERATE jusqu'à 11h10  
M. Michel HERITIE à Mme Josiane ZAMBON à partir de 13h10  
Mme Martine JARDINET à M. Arnaud DELLU à partir de 12h00  
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH jusqu'à 12h00  
M. Bernard JUNCA à M. Guillaume GUARRIGUES à partir de 12h00  
Mme André KISS à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 12h00  
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 13h20  
Mme Frédérique LAPLACE à M. Philippe FRAILE MARTIN à partir de 12h00  
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Gladys THIEBAULT jusqu'à 10h40  
M. Jacques MANGON à M. Patrick BOBET à partir de 13h30  
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à partir de 12h15  
Mme Arielle PIAZZA à M. Stéphan DELAUX jusqu'à 11h00  
Mme Arielle PIAZZA à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à partir de 12h00  
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN à partir de 11h35  
Mme Christine PEYRE à Mme Gladys THIEBAULT à partir de 12h00  
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Anne WALRYCK à partir de 12h20  
Mme Agnès VERSEPUY à M. Michel DUCHENE jusqu'à 10h30

### EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

**LA SEANCE EST OUVERTE**

|                                                                                   |                                                                     |                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|  | <b>Conseil du 16 décembre 2016</b>                                  | <b><i>Délibération</i></b> |
|                                                                                   | Secrétariat général<br><br><b>Mission prospective et innovation</b> | <b><i>N° 2016-740</i></b>  |

---

## **Bordeaux Métropole : une haute qualité de vie dans une métropole européenne - Projet de mandature 2014-2020 - Actualisation**

---

Monsieur Alain JUPPE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

### **Rappel**

Le nouvel accord de coopération communautaire et le passage au statut de métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2015 nécessitaient une actualisation de la feuille de route de la Communauté urbaine et donc de son projet pour la Métropole.

A cette fin, a été conçu et rédigé un document synthétique, destiné tant aux élus qu'aux agents, aux partenaires institutionnels et au public, exposant les grandes lignes du projet stratégique de Bordeaux Métropole pour la mandature 2014-2020.

Ce projet de mandature n'a pas vocation à remplacer mais à synthétiser et à actualiser les documents existants (accord de coopération, projet métropolitain, feuilles de route sectorielles, etc.). Il a pour fonction de donner, dans un format volontairement léger, un cadre général et stratégique à l'action métropolitaine.

En cela, il ne mentionne pas de manière exhaustive l'ensemble des projets et des actions qui sont programmés sur la mandature. En revanche, si chaque projet ne peut y être expressément cité, chacun s'inscrit dans les grandes orientations qui y sont présentées, chacun y trouve sa place et son sens.

### **Mise à jour**

Ce projet de mandature n'est pas un document figé. Il doit faire l'objet d'une remise à jour chaque année, au moment du débat d'orientation budgétaire, au regard de l'avancement des projets et au fur et à mesure du déroulement du processus de métropolisation / mutualisation.

Le document joint au présent rapport intègre les ajustements qui consistent, pour la plupart, en une actualisation des calendriers ou un état d'avancement des projets.

En termes de structuration, après une brève mise en contexte, le projet de mandature se décline à travers les quatre principaux objectifs poursuivis par Bordeaux Métropole et s'attache à mettre en exergue la

transversalité des actions et des politiques publiques métropolitaines. Enfin, le document présente les moyens et la méthode qui seront mis en œuvre, en tenant compte des nouveaux enjeux tant institutionnels que budgétaires.

Le texte, dont le style se veut accessible à tous, est assorti d'une frise chronologique (qui ne vise pas à l'exhaustivité) permettant un repérage pragmatique de quelques grands jalons de la mandature (décisions, réalisations, événements).

## **Calendrier**

L'actualisation du Projet de mandature est présentée, chaque année, au Conseil de Métropole de décembre concomitamment au débat d'orientation budgétaire (DOB).

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées – Communication effectuée.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 16 décembre 2016

|                                                    |                           |
|----------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :<br/>16 JANVIER 2017</b> | Pour expédition conforme, |
| <b>PUBLIÉ LE :<br/>16 JANVIER 2017</b>             | le Président,             |
|                                                    | Monsieur Alain JUPPE      |

# BORDEAUX MÉTROPOLE: UNE HAUTE QUALITÉ DE VIE DANS UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE

PROJET DE MANDATURE  
2014 – 2020

ACTUALISATION JANVIER 2017



Édito

4

Introduction

6

**Économie**Affirmer l'attractivité  
et le dynamisme économique de la Métropole

8

**Mobilité**Faciliter les déplacements :  
vers un nouveau modèle de mobilité

16

**Logement**Créer plus de logements de qualité  
au sein d'un territoire préservé

24

**Haute Qualité de Vie**

La Métropole Haute Qualité de Vie

32

Une action publique plus efficiente

40





© Thomas Sanson

## ÉDITO

Cette réédition du projet de mandature paraît au moment même où la première phase de mutualisation des services entre villes et métropole s'achève et ouvre la voie à une deuxième phase : 3 communes emboîteront prochainement le pas à leurs 15 prédécesseurs. Cette nouvelle étape des mutualisations est pour moi l'occasion d'actualiser notre feuille de route à l'intention des habitants de la métropole bordelaise, comme à celle des élus et des agents que je tiens ici à remercier de leur investissement. Celui-ci fut le garant du bon déroulement de la mise en œuvre des changements opérés l'an passé et le sera de nouveau en 2017.

La métropolisation est pour nous une chance. L'acquisition de nouvelles compétences jusque là départementales - le fonds de solidarité logement, l'aide aux jeunes en difficulté, le tourisme et la gestion de la voirie - sera une nouvelle occasion de réaffirmer notre ambition : hisser le territoire au rang des grandes métropoles européennes, tout en cultivant la haute qualité de vie et la fraternité qui le caractérisent. Nous avons tous à y gagner. Communes, entreprises, habitants, élus, personnels : nous continuerons d'œuvrer chaque jour pour préserver et affermir l'attractivité de notre métropole, bientôt réunis sous l'égide d'une seule et même marque.

La dynamique d'un territoire, en effet, ne se décrète pas. Elle se crée, se préserve et se développe par l'action publique. Nous poursuivrons donc les partenariats et échanges de savoir-faire comme ceux amorcés avec Angoulême. Tournés vers l'avenir et ouverts sur le monde, nous ferons de notre métropole le centre névralgique de la Nouvelle-Aquitaine, ainsi qu'un lieu qui compte en Europe, un territoire de projets et de grands rendez-vous dans les prochaines années. Le transfert auprès de Bordeaux Métropole de plusieurs équipements d'intérêt métropolitain tels que le stade Matmut Atlantique, le musée de la création franche, le Carré des Jalles, le dojo des Iris ou le stade Pierre-Paul Bernard, mais aussi la poursuite d'une politique d'aménagement urbain ambitieuse et équitable y contribueront. De même que la mise en œuvre d'une stratégie globale des mobilités (arrivée de la LGV, futur pont Jean-Jacques Bosc, resserrement du maillage du réseau de transports en commun, augmentation du nombre de zones 30, adoption d'un plan vélo...) apportera une réponse efficace aux flux croissants que génère une agglomération attractive tant à l'échelle locale que nationale et internationale. Enfin, bien sûr, nous continuerons de miser sur nos atouts : une économie florissante qui connaît l'un des taux de création d'entreprises les plus élevés du pays, des technopoles en plein essor, des filières stratégiques innovantes telles que l'aéronautique (dont l'ADS et l'UAV Shows comme l'inauguration du centre de maintenance Dassault Falcon Service témoignent du dynamisme), une activité touristique exemplaire, un esprit de solidarité et une qualité de vie appréciés que nous entendons préserver.

Vous l'aurez compris, un changement de perspective sous-tend le développement durable de notre territoire : l'articulation nécessaire de différentes échelles, un ancrage local pour un rayonnement global. C'est la raison pour laquelle ce projet de mandature réaffirme une méthode, la nôtre depuis des années : agir au plus près des habitants, agir avec eux. L'action des communes membres reste donc essentielle et trouvera un soutien prépondérant dans un projet métropolitain commun, ambitieux, adapté aux besoins de la population, fruit d'une coopération ayant su dépasser les clivages politiques, dans l'intérêt du territoire.

**Alain Juppé**

Président de Bordeaux Métropole  
Maire de Bordeaux  
ancien Premier ministre

# LA COMMUNAUTÉ URBAINE EST DEVENUE BORDEAUX MÉTROPOLE ET A ENGAGÉ LA MUTUALISATION DE SES MOYENS AVEC LES COMMUNES

Il y a là bien plus qu'un changement de nom : la reconnaissance des efforts colossaux engagés par Bordeaux Métropole et ses communes depuis maintenant vingt ans pour relancer l'agglomération bordelaise, l'équiper, la moderniser, l'embellir et lui permettre de jouer à nouveau les premiers rôles. Avant même que la loi ne lui consacre une posture institutionnelle, ne lui donne un acte de naissance officiel, la métropole bordelaise était ainsi déjà en chemin.

À cet égard, **la mandature 2014-2020 se caractérise par des projets marquants** : arrivée de la Ligne à grande vitesse (LGV) et développement du projet Bordeaux-Euratlantique sur Bègles, Bordeaux et Floirac, Cité du Vin au sein du nouveau quartier des Bassins à flot, Stade Matmut-Atlantique et Euro 2016, Bordeaux Métropole Arena à Floirac, 3<sup>e</sup> phase du tramway et création de logements à proximité, pont Jean-Jacques-Bosc pour continuer de relier les deux rives, émergence de nouveaux quartiers, développement de sites d'activités majeurs répartis sur le territoire (tel que l'Aéroparc) et mise en œuvre de l'opération Campus (Bordeaux, Talence-Pessac-Gradignan)... : autant de réalisations et d'événements qui rythment ces six années et incarnent la métamorphose métropolitaine de Bordeaux Métropole.

Outre le **symbole de réussite collective** qu'il représente, le passage à la métropole est aussi une **opportunité** à ne pas manquer. Les nouvelles compétences dont notre Établissement public s'est doté via la loi MAPTAM<sup>1</sup> – en matière de développement économique, de contribution à la transition énergétique, de politique de la ville, de prévention des inondations, entre autres – sont autant de leviers supplémentaires pour atteindre l'ambition que nous nous sommes fixée à l'horizon 2030 : devenir une métropole de référence à l'échelle européenne, capable de concilier performance économique et exigence environnementale, rayonnement et proximité, urbanité et Haute Qualité de Vie.

Dans un contexte mouvant, caractérisé par une situation économique extrêmement tendue, par une évolution rapide des attentes et des usages citoyens stimulés notamment par le développement du numérique, par les réformes territoriales (loi relative à la délimitation des régions et loi Nouvelle organisation territoriale de la République - NOTRe) qui modifient en profondeur le paysage institutionnel, l'action publique doit savoir évoluer, s'adapter en permanence, anticiper et innover.

Pour atteindre l'objectif fixé d'être une **« métropole européenne à Haute Qualité de Vie »**, il nous faut redoubler d'ingéniosité et d'efficacité, unir davantage nos forces. Car la contrainte financière, plus pressante pour les collectivités à mesure que l'État se désengage, ne nous épargne pas. Bordeaux Métropole est aujourd'hui en bonne santé financière et doit prendre les mesures nécessaires pour le rester tout en intégrant les nouvelles compétences. Elle doit pour cela faire preuve de modération budgétaire en se concentrant sur son cœur de métier et en établissant clairement ses priorités. Premièrement, accompagner et réaliser les projets d'investissement indispensables à l'attractivité du territoire et aux attentes des habitants en termes d'emploi, de mobilité, de logement et de cadre de vie, de lien social. Deuxièmement, développer sur le territoire les services publics quotidiens qui restent au cœur des préoccupations de la Métropole.

Dans ce cadre, et face à l'enchevêtrement des problématiques, il est fondamental d'instaurer des nouvelles manières de faire la ville et de mettre en place une nouvelle gouvernance. Il en va de l'efficacité et de la légitimité de l'action publique. Certes Bordeaux Métropole prend, grâce aux compétences nouvelles que lui confère la loi, une place particulière sur l'échiquier institutionnel. **Mais la Métropole n'est pas le fait d'une institution unique.** Pour maintenir la trajectoire, la dynamique engagée sur notre territoire, des solutions nouvelles sont actionnées : politiques publiques plus transversales et plus partenariales s'appuyant sur des mutualisations, des coopérations, des contractualisations ; mais aussi actions placées sous le signe de l'innovation, de l'intelligence collective et de la participation citoyenne. Autant de modes de faire que la Métropole s'attache à développer, redéfinissant par là même les rôles et les postures de chacun des acteurs du territoire : privés, institutionnels, citoyens.

Il est désormais un axe central : il faut que **la Métropole et les communes mettent davantage en commun leurs moyens humains et matériels** pour faire des économies d'échelle et optimiser le service rendu à la population. À cet égard, la Métropole s'est dotée d'une nouvelle organisation évolutive qui lui permet de déployer progressivement des services communs avec chacune des communes qui le souhaitent : au 1<sup>er</sup> janvier 2016 une partie des agents de 15 communes ont rejoint ces services communs pour mettre en œuvre ensemble les services publics. Trois nouvelles communes les rejoignent au 1<sup>er</sup> janvier 2017 : Le Haillan, Carbon Blanc et Bassens. Cette organisation donne une place importante à la proximité des communes avec le renforcement des Pôles territoriaux, et est amenée à intégrer des services des communes qui le souhaitent dans le cadre des futurs cycles de mutualisation.

Pour optimiser le service rendu dans ce contexte de mutualisation, Bordeaux Métropole propose également aux communes de son territoire de travailler de concert à l'amélioration de la relation aux usagers. Cette démarche partagée doit permettre d'accompagner les mairies dans leur rôle d'interlocuteur de proximité et de simplifier les circuits et les parcours, afin de faciliter l'information, l'orientation et la réponse aux demandes des usagers.

Il faut aussi arriver à articuler les différentes échelles territoriales et travailler dans des **logiques de complémentarité et d'interface**. Car une métropole forte ce n'est pas une métropole isolée, « hors sol », écrasante. C'est une métropole qui respecte **le rôle, l'identité et la légitimité des communes** qui la composent. Une métropole garante de la solidarité et de l'équité entre les communes membres. Une métropole qui, loin d'empiéter sur leurs prérogatives, travaille de concert avec elles pour une amélioration des services aux habitants et du cadre de vie. Une métropole qui sait également tisser des liens fructueux avec ses voisins proches ou lointains. Ainsi, par exemple, du fait de la délimitation des nouvelles régions, la métropole bordelaise se trouve au cœur de la nouvelle région Nouvelle-Aquitaine et est amenée à développer des relations étroites avec les villes de ce large territoire.

Ainsi, pour cette mandature, et pour répondre à l'ambition d'**attractivité**, de **rayonnement** et de **qualité de vie** de la métropole bordelaise, nous fixons **cinq objectifs majeurs**:

- affirmer et conforter le **dynamisme économique** du territoire au service de l'emploi ;
- organiser un modèle de **mobilité « intelligente »** ;
- proposer des **logements accessibles et de qualité** ;
- veiller à la **qualité de vie** des habitants comme à la préservation de l'**environnement** ;
- mettre en œuvre une **action publique plus efficiente**.

**Cap, donc, sur Bordeaux Métropole. Avec un mot d'ordre : que tout le monde s'y retrouve ; une exigence : le service public ; et une volonté : voir notre territoire poursuivre sa marche en avant.**

<sup>1</sup> loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles







## CHIFFRES CLÉS

**88 700 étudiants**(total enseignement supérieur - 2015),  
soit +27 % depuis 2001.**PROJECTION 2020 : 98 200 étudiants****10 000 ETP\*** chercheurs et enseignants-chercheurs sur Bordeaux Métropole  
(dont 3 100 à l'Université)

\*Équivalent Temps Plein

**POPULATION** sur Bordeaux Métropole  
(base Insee 2015) :**749 595 habitants**

(soit la moitié de la population girondine).

**PIB** annuel estimé à **35 milliards d'euros**  
en 2013**67 000 établissements industriels, commerciaux et de services** (dont 55 000 sièges sociaux),dont **87 %** ont moins de **10 salariés**.**9 450 créations d'entreprises** en 2015 (INSEE).Taux de **CRÉATION D'ENTREPRISES** :**17,2 %** en 2015

(15,5 % pour Lyon Métropole, 14,3 % pour Nantes Métropole et 13,7 % pour Lille Métropole)

Les grandes filières stratégiques :

**TERTIAIRE :****80 %** des emplois et des entreprises de Bordeaux Métropole.**BORDEAUX EURATLANTIQUE :****25 000 emplois** estimés.**AÉRONAUTIQUE SPATIAL DÉFENSE :****20 000 emplois**,**310 entreprises****NUMÉRIQUE :****15 000 emplois** (Urssaf 2015),**2 500 entreprises****TOURISME :****16 600 emplois directs** (Urssaf 2015)**COMMERCE :****45 800 emplois salariés directs** (Urssaf 2015),**9 800 établissements**.**ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE :**près de **10 %** des emplois salariés sur Bordeaux Métropole**AÉROPORT DE BORDEAUX :****5,3 millions de passagers** en 2015.**+ 7,6 %** par rapport à 2014, la plus forte croissance des grands aéroports régionaux.**409 000 emplois** (fin 2015- INSEE & Urssaf),ce qui représente **62 %** des emplois de la Girondedont **287 400 emplois salariés privés**,c'est-à-dire **70 %** de l'emploi total.**À L'HORIZON 2030 :**nécessité de créer **100 000 emplois supplémentaires**.**2 800 emplois** ont été créés en moyenne chaque année sur la période 2009-2015 (4 870 en 2015) ; il faudrait en créer deux fois plus.**2017 : LGV Paris Bordeaux en 2h05.****GARE SAINT-JEAN :****11 millions de voyageurs** par an aujourd'hui.**20 millions** attendus avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse.

# AFFIRMER L'ATTRACTIVITÉ ET LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE

**Avec 409 000 emplois fin 2015, quatre pôles de compétitivité, une Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique et deux premières Opérations d'Intérêt Métropolitain (Bordeaux-Aéroport et Inno Campus), la métropole bordelaise se positionne aujourd'hui comme un espace économique qui compte à l'échelle nationale. Bordeaux Métropole n'est pas étrangère à cette performance : par ses investissements massifs (2,5 milliards d'euros d'investissement d'ici 2020) et par le soutien qu'elle apporte aux entreprises, elle contribue à stimuler l'activité et l'emploi local. Dans un contexte économique critique et face à une concurrence accrue entre les territoires, la métropole bordelaise se fixe aujourd'hui comme priorités d'affirmer et de promouvoir sa position de place économique majeure et de doubler le rythme de création des emplois sur le territoire. Pour cela, elle a adopté sa feuille de route économique qui, pour atteindre l'objectif de production de 100.000 emplois à l'horizon 2030, s'appuie sur 3 axes stratégiques :**

- s'engager pour la croissance auprès des entreprises,
- valoriser les atouts du territoire pour générer et augmenter la création de valeur,
- animer le partenariat aux différentes échelles de territoire.

**Sur ces bases, ses actions opérationnelles convergent dans deux principales directions : renforcer l'attractivité du « site » Bordeaux Métropole aux yeux des investisseurs et des entrepreneurs ; dynamiser le développement économique du territoire et créer les conditions favorables au développement des entreprises en mobilisant tous les acteurs locaux en ce sens.**

## Une attractivité renforcée, un rayonnement étendu

Métamorphosée par les grands travaux entrepris depuis une vingtaine d'années, la métropole bordelaise jouit d'une excellente image, associant dynamisme et qualité de vie. Pour preuve : Bordeaux occupe régulièrement le peloton de tête des classements nationaux ou européens démontrant son attrait vis-à-vis des cadres, des créateurs ou des dirigeants d'entreprises, etc.

Croissances démographique et économique étant imbriquées, le développement de la Métropole nécessite de passer de 388 000 emplois en début de mandat (409 000 emplois fin 2015) à environ 488 000 emplois dans les vingt prochaines années, soit 100 000 emplois de plus à l'horizon 2030, ce qui est un défi de taille que la Métropole peut relever.

### Faire de Bordeaux Métropole une destination incontournable

Il apparaît nécessaire de renforcer l'accessibilité de la Métropole pour mieux l'inscrire dans ce vaste réseau urbain que forment les grandes villes d'Europe. Dans cette perspective, l'arrivée de la LGV en 2017, qui mettra Bordeaux à deux heures de Paris, et la création autour de la gare Saint-Jean du grand quartier d'affaires Bordeaux-Euratlantique voué à devenir la principale « porte d'entrée » de la Métropole, vont représenter une vraie révolution. Ce nouveau cœur tertiaire de la Métropole viendra s'inscrire dans une logique de synergie avec les autres sites tertiaires majeurs du territoire, en particulier la zone aéroportuaire à l'Ouest. Avec un objectif fort : permettre à l'agglomération bordelaise de devenir une véritable métropole d'affaires et non plus simplement de services. Pour cela, il faut attirer de nouvelles entreprises, en particulier des services supports de grands groupes, et davantage de cadres exerçant des « fonctions métropolitaines ».

De façon complémentaire à l'arrivée de la LGV en 2017, la Métropole doit favoriser le développement de l'aéroport, en particulier les liaisons internationales, et plus généralement de toute la zone aéroportuaire, en améliorant notamment leur desserte par les transports en commun. Sur ce point, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) prévoit d'assurer une liaison entre l'aéroport, le centre-ville de Bordeaux et la gare Saint-Jean.

Faire de Bordeaux Métropole une destination incontournable, c'est aussi accompagner l'attractivité touristique croissante de la Métropole portée notamment par l'œnotourisme, le patrimoine, le tourisme fluvial et de croisières, le tourisme de nature. Bien évidemment, la livraison de grands équipements structurants tels que la Cité du Vin, le Stade Matmut-Atlantique, Bordeaux Métropole Arena, les Cascades de Garonne, etc. permet de doter la Métropole d'atouts supplémentaires pour étoffer son offre touristique. Parallèlement, la création en juillet 2015 d'un office métropolitain du tourisme permet de renforcer la promotion touristique du territoire, le tourisme d'affaires mais aussi le tourisme de proximité.

### Miser sur l'excellence du Campus

L'Université est un véritable argument d'attractivité, et plus généralement de structuration de la métropole bordelaise (étudiants et chercheurs représentant environ 15 % de la population). Sa labellisation en tant qu'Initiative d'Excellence (IdEx) lui permet de mettre en œuvre un projet de développement global avec pour ambition de se positionner parmi les cinq à dix pôles pluridisciplinaires d'excellence en Europe. Le campus bordelais, le plus grand de France, est en pleine rénovation dans le cadre de l'opération Campus à laquelle Bordeaux Métropole contribue de façon significative. Au-delà, il est nécessaire de constituer une université encore plus forte afin d'attirer les talents et de participer davantage encore à la croissance économique. La Métropole, avec ses nouvelles compétences accompagne le développement de l'université et favorise la structuration de pôles d'excellence : sur le commerce (avec Kedge Business School), la transition énergétique (Inef 4), les matériaux composites (Institut de Recherche Technologique), la santé etc. De plus, pour valoriser le capital humain indispensable à la dynamique territoriale, la Métropole s'attache à favoriser les ponts entre l'enseignement supérieur/la recherche et les entreprises (start-up et PME) autour de programmes communs répondant aux priorités du développement économique du territoire.

### Intensifier la promotion et la prospection : Bordeaux Métropole attractive

Au-delà des équipements, des infrastructures, des atouts propres au territoire, faire de Bordeaux une métropole attractive passe par l'élaboration d'un plan stratégique d'attractivité transversal qui associe les acteurs institutionnels concernés et qui s'appuie également sur l'engagement des entreprises, pour apporter rayonnement et valeur ajoutée au territoire, aux acteurs économiques et aux citoyens. C'est une action essentielle, qu'a lancée notre Métropole.

Dans ce cadre, les actions de promotion et de rayonnement de la métropole bordelaise doivent être intensifiées, comme par exemple les missions à l'international pour ouvrir des portes et des marchés à nos entreprises et mettre en avant l'attractivité de Bordeaux Métropole à travers ses projets et le dynamisme de ses entrepreneurs.

Pour cela, Bordeaux Métropole a initié une Mission Bordeaux Attractivité, en partenariat avec Bordeaux Gironde Investissement (BGI) et la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), associant tous les acteurs institutionnels concernés, ceci afin de développer un marketing territorial collectif pour faire rayonner le territoire et attirer la création de valeur. Sur ces bases, distinguant les missions de promotion, de prospection et d'accueil, Bordeaux Métropole, porteuse de la promotion de son territoire et de l'animation de la marque territoriale, travaille avec BGI, repositionnée et renforcée dans sa mission d'accueil des entreprises à l'échelle de l'aire métropolitaine, en partenariat et articulation avec la CCI, chef de file de la prospection et du développement d'opportunités d'affaires à l'international pour les entreprises.

## Dynamiser le développement économique de la métropole

Ce sont les entreprises qui génèrent les emplois. Les résultats que nous obtiendrons dépendront de notre capacité à susciter et à accompagner la croissance de nos entreprises. Pour cela, il faut créer l'environnement le plus favorable possible à leur implantation, leur maintien et leur développement sur la Métropole. Cela se fera par un positionnement fort de la Métropole en matière de développement économique, avec des interventions confortées et légitimées par la loi MAPTAM. Cette position est à construire en bonne intelligence avec les autres acteurs, en particulier la Région, chef de file en la matière, à la suite de l'adoption de la loi NOTRe, ceci au travers du volet métropolitain du Schéma régional de développement économique, d'internationalisation et d'innovation (SRDEII) mais aussi avec les chambres consulaires (avec notamment la signature d'une nouvelle convention de partenariat triennale avec la CCIB début 2016), les structures de développement économique, les associations professionnelles et bien entendu les entreprises, et chaque écosystème.

En outre, les grands projets transversaux de la Métropole, autour de la Ville intelligente ou de la croissance durable, les grands équipements, sont autant de leviers essentiels pour le développement de l'activité et de l'emploi sur le territoire.

### Soutenir et valoriser les locomotives économiques du territoire

Il est prioritaire de soutenir et de rendre encore plus visibles les grandes filières stratégiques du territoire : industries aéronautiques, laser, numérique, santé, qui constituent les fleurons de notre économie et de sa capacité d'innovation. Elles sont portées par de grands sites technologiques dédiés : l'Aéroparc (Mérignac - Le Haillan - Saint-Médard-en-Jalles) pour la filière aéronautique ; l'Écoparc (Blanquefort) et le parc



Newton (Bègles) pour les éco-activités ; la zone économique du grand Bersol (Pessac - Gradignan) pour le laser (avec la Cité de la photonique) mais aussi la santé, avec le Bioparc et le Centre hospitalier universitaire (CHU) à proximité.

Afin de renforcer le développement des sites majeurs de développement économique, une première Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux-Aéroport, portant sur un périmètre économique de 2 000 hectares à proximité de l'aéroport, a été créée en septembre 2015, avec des moyens d'action renforcés et une gouvernance spécifique pour améliorer les conditions d'accueil des entreprises, notamment de la filière aéronautique.

Une deuxième OIM Créative Vallée renommée Inno Campus a été mise en place en 2016 sur tout le secteur économique à proximité du Campus et du CHU, afin de favoriser le développement économique du territoire autour du transfert de technologies et de l'innovation (en matière de santé et de laser notamment).

La Métropole doit également mieux coordonner les structures d'accompagnement qu'elle soutient et renforcer son rôle au sein de leur gouvernance, notamment les pôles de compétitivité (dont elle peut être copilote) qui sont les lieux de maturation des projets et des savoir-faire de demain, ainsi que les technopoles qui jouent un rôle essentiel d'accompagnement des jeunes entreprises innovantes, d'animation et de mise en valeur des parcs technologiques.

Il faut aussi impulser de grandes actions fédératrices qui permettent d'identifier et de porter à l'international nos secteurs d'excellence ou le dynamisme entrepreneurial de notre tissu économique, à l'image de la labellisation « French Tech » soutenue par la forte mobilisation de l'écosystème numérique local et régional. Celui-ci est regroupé sur un arc numérique allant des Bassins à flot, via le centre-ville de Bordeaux (Chartrons), jusqu'au projet de Cité numérique à Bègles - futur bâtiment totem -, et qui se prolonge jusqu'au Campus.

### Savoir accueillir les emplois de demain

On observe actuellement une contraction des espaces à vocation économique sur le territoire. Les raisons en sont multiples et souvent légitimes, entre nécessité de construire davantage de logements et souci de préserver l'environnement. Mais le résultat, c'est que les entreprises ont aujourd'hui tendance à s'installer préférentiellement en périphérie de l'agglomération. Il faut inverser cette tendance : en poursuivant l'aménagement de nos grands sites d'activité aujourd'hui insuffisamment aménagés ; en intégrant les activités de l'économie présentielle et tertiaire dans les projets urbains ; mais aussi en veillant à ménager une place aux activités productives (artisanat, PME / PMI, logistique...) essentielles pour l'équilibre et la vitalité économique de la Métropole. Pour développer l'offre

de foncier économique et d'immobilier d'entreprise adaptée à la diversité des besoins, dans une logique de rationalisation et de réactivité, la solution la plus efficace est la création d'un outil dédié d'aménagement économique ; la société publique locale (SPL) La Fab a ainsi vu ses prérogatives étendues fin 2015 pour mener à bien cette mission nouvelle qui intègre la préparation des premières concessions d'aménagement économique.

### Accompagner les entreprises à toutes les étapes de leur développement

Pour accompagner la création et le développement d'entreprises, de nombreux dispositifs existent sur notre territoire (incubateurs, pépinières, coopératives, agence de développement local etc.). Il est du rôle de la Métropole de donner plus de lisibilité à ce réseau et de veiller à ce que les porteurs de projets soient orientés vers le bon outil, le bon acteur afin de faciliter les démarches et d'encourager l'entrepreneuriat. La Métropole peut, en outre, s'appuyer sur de nombreux mouvements émergents et actifs d'entrepreneurs. Parallèlement, la Métropole s'attache à améliorer sa capacité à répondre aux différents besoins des entreprises : accompagnement à l'implantation, aides financières mais aussi accès au très haut débit, transport de marchandises et logistique urbaine, déplacements et services aux salariés, accès aux marchés publics, etc. afin de créer les conditions favorables à leur croissance.

Ces actions doivent concerner l'ensemble du tissu économique. La Métropole doit ainsi continuer d'accompagner les secteurs économiques structurants du territoire (commerce, filière viticole, agriculture, chimie, nautisme...). Ce développement doit s'appuyer sur une action volontariste de l'ensemble des acteurs économiques du territoire, dont le Grand Port Maritime de Bordeaux.

La Métropole doit aussi intensifier son soutien au développement des entreprises de l'économie sociale et solidaire qui est un levier fort pour la création d'emplois non délocalisables et pour des initiatives en réponse à des besoins sociaux non satisfaits. Enfin, il est également indispensable d'investir davantage dans les champs émergents : en termes d'industries productives du futur telle que la chimie verte ou les matériaux composites, et de nouvelles formes d'économie (économie créative, silver économie, économie circulaire...) en soutenant les projets qui allient entrepreneuriat et innovation sociale.

Une attention particulière doit être portée à deux enjeux transversaux : la transformation numérique de l'économie d'une part, qui concerne tous les champs d'activités et pas seulement les start-up, et d'autre part, l'accès au financement – public et privé – pour les entreprises sur la métropole bordelaise, levier essentiel à leur croissance et à leur capacité à aller gagner de nouveaux marchés.

Au-delà de ces modes d'intervention, la Métropole a une action à mener en matière d'animation économique du territoire. Dans ce domaine, le rôle des communes est prégnant. Aussi, il est impératif de mettre en place un système permettant à la fois de maintenir le lien de proximité avec les entreprises, tout en favorisant l'accès à l'ensemble de l'offre de services mis à leur disposition sur la Métropole.

À cet égard, l'appui de Bordeaux Métropole aux différentes structures locales qui soutiennent l'économie de proximité est important mais, au-delà de leur financement, il est indispensable d'assurer une meilleure coordination entre ces acteurs.

Enfin, dans le domaine des politiques de l'emploi, la Métropole s'attache à mettre en place une animation structurée des acteurs sur le territoire, visant à une meilleure cohérence des actions et à la valorisation des grands chantiers métropolitains pourvoyeurs de nombreux emplois.







MOBILITÉ



## CHIFFRES CLÉS

## TRAMWAY :

À fin 2016, **65 km** de réseau, soit le réseau le plus étendu de France.

**+ 12 km** de lignes supplémentaires à échéance 2019 avec la ligne D et l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon.

## PARCS-RELAIS :

aujourd'hui **19 parcs** + **3 parcs mutualisés**.

À terme : **25 parcs** + **3 parcs mutualisés**.

## EN GIRONDE

**49 %** des ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

sont imputables aux transports,

**30 %** sur Bordeaux Métropole.

Un nombre de **VOYAGEURS** sur le réseau en augmentation :

**130,7 millions de passagers** en 2015.

## COULOIRS BUS :

aujourd'hui : **48,3 km**.

## DÉPLACEMENTS INTERMODAUX :

**3 %** du total des déplacements sur la Gironde.

Les ¾ d'entre eux sont réalisés par les habitants de Bordeaux Métropole.

**52 %** des déplacements intermodaux concernent les motifs de déplacements « obligés » (études et travail).

Les **TRANSPORTS EN COMMUN** concernent sur Bordeaux Métropole

**11 déplacements** sur **100** en 2009.

Objectif 2020 (Plan climat) : **15 %**.

Dans les autres grandes villes européennes, la part modale des transports en commun se situe entre

**15** et **25 %**.

Transports en commun :

**16 %** à **17 %** en hypercentre, mais seulement

**10 %** entre boulevards et rocade et

**7 %** quand on traverse la rocade.

## PART MODALE DU VÉLO

Un mode de transport en forte croissance

**4 %** des déplacements en 2009

**+7 %** en 2015 sur Bordeaux Métropole et +12 % sur les 10 premiers mois de 2016.

Objectif 2020 (Plan climat Bordeaux Métropole) :

**15 %**

À titre de comparaison, le vélo occupe 25 % de part modale dans les grandes métropoles du nord de l'Europe.

## AUTOPARTAGE :

Réseau citiz : en 2016,

**66** voitures et **30** stations.

Bluecub :

**75** stations et **185** véhicules (dont 25 Twizy).

## ROCADE :

entre **78 000** et

**133 000 véhicules/jour** en moyenne.

En heure de pointe, sur la rocade,

**60 %** des déplacements ont pour motif le domicile - travail.

**16 000 poids lourds/jour** sur la rocade Est

## PART MODALE DES DÉPLACEMENTS PÉDESTRES :

**24 %** en 2009 sur l'agglomération bordelaise (avec une importance toute particulière en hypercentre) contre 31 % à Lille ou 34 % à Strasbourg.

Objectif 2020

(Plan climat Bordeaux Métropole) :

**25 %**



## FACILITER LES DÉPLACEMENTS : VERS UN NOUVEAU MODÈLE DE MOBILITÉ

**Dans un contexte de forte croissance du nombre de déplacements, la politique volontariste de Bordeaux Métropole a permis de faire baisser la part modale de la voiture pour la première fois depuis des décennies (1999 : 64 % / 2009 : 59 %). Malgré les efforts considérables entrepris depuis 1995, les déplacements restent encore souvent difficiles pour beaucoup d'habitants et d'usagers de la métropole bordelaise. Assurer des déplacements plus fluides, des durées de trajets prévisibles et offrir un panel de solutions élargi pour une mobilité choisie, tels sont les impératifs que nous devons continuer à nous fixer. Il en va de la qualité de vie des habitants, mais aussi du bon fonctionnement de l'activité économique, et au-delà de l'attractivité du territoire. Afin de répondre à ces enjeux, une complémentarité doit être assurée entre les investissements dans les infrastructures de transport permettant de développer une offre performante de transports urbains, et le développement de l'innovation, technologique et d'usage, au service d'une mobilité alternative et intelligente.**

## Compléter les infrastructures de transports

### Conforter le réseau de transport en commun

L'extension du réseau de tramway sera achevée sur la mandature. Les mises en service commerciales des extensions des lignes A, B, C, ont été réalisées en 2015 et l'extension de la ligne C vers Blanquefort est opérationnelle depuis décembre 2016. Les extensions se poursuivent selon le planning suivant :

- 2018 : Ligne C - Villenave-d'Ornon - Bègles
- Fin 2019 : Ligne D
- 2020 : Extension de la ligne A vers l'aéroport

Grâce à la mise en place des premières extensions et des terminus partiels en 2015, la fréquentation sur le réseau est en forte progression : elle a augmenté de 3,9 % en 2015 (5,8 % pour le seul tramway), soit plus de 5 millions de voyageurs supplémentaires. Pour le premier semestre 2016, la hausse de la fréquentation du réseau TBM s'établit à +7,1 %. Cette hausse de la fréquentation est nettement supérieure à la hausse moyenne des autres réseaux en France. Ainsi, sur les 24 réseaux d'agglomérations de plus de 100 000 habitants, la hausse de fréquentation sur les six premiers mois de 2016 est de 1,2 % en moyenne – source d'union des transports publics (UTP). Sur les six premiers mois de 2016, le taux de hausse du réseau TBM est donc six fois supérieur au taux moyen national.

### Un SDODM pour organiser l'avenir du réseau

Le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) a pour objectifs de mieux mailler et structurer le réseau de transport en commun par une meilleure articulation des lignes de transports en commun à haut niveau de service (TCHNS) et de désaturer les nœuds existants par la création de nouveaux points d'échanges. Dans cette optique, le SDODM approuvé par le Conseil métropolitain en janvier 2016 prévoit notamment :

- les projets ayant fait l'objet d'études opérationnelles avec :
  - l'amélioration de la desserte de la zone d'activité de l'aéroport, avec, suite à la concertation approuvée en mars 2016, une prolongation de la ligne A et une liaison transversale efficiente entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette (mise en service d'une première liaison mi-2017).
  - la liaison en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Bordeaux centre - Caudéran - Le Haillan - Saint-Médard-en-Jalles - Saint-Aubin de Médoc, qui suite à la concertation approuvée en avril 2016 sera présentée en enquête publique au cours du premier semestre 2017 (mise en service : 2019).
  - la liaison Gradignan - Talence - Bordeaux - Cenon par les boulevards.

- les projets ayant fait l'objet d'études pré-opérationnelles :
  - l'extension de la ligne D du tramway entre Cantinolle (Eysines) et Saint-Médard-en-Jalles, pour laquelle une concertation aura lieu début 2017.
  - l'amélioration de la desserte de la presqu'île d'Ambès par les quais de Garonne sous la forme de la liaison Bassens-Campus.
  - la liaison de pont à pont en rive droite reliant Cracovie et le Stade Matmut-Atlantique par la rive droite en passant par les ponts Jacques-Chaban-Delmas et Jean-Jacques-Bosc, pour laquelle les études seront poursuivies en lien avec les différents projets sur le secteur.

- la liaison Parempuyre : en vue du prolongement de la ligne C de Blanquefort jusqu'à Parempuyre, les études pré-opérationnelles déjà réalisées sur cette liaison, seront approfondies. En attendant ce prolongement, à court terme, la Métropole se mobilise pour obtenir une utilisation maximale de l'extension de la ligne C du tramway jusqu'à Blanquefort : notamment, les conditions d'un bon rabattement sur le parc-relais de la gare de Blanquefort ont été mises en œuvre à l'occasion de la refonte du réseau TBM dans le secteur liée à la mise en service du tramway. Un travail est réalisé afin de favoriser le covoiturage en particulier.

Enfin, les études de renforcement de la desserte ferroviaire (voie de ceinture ferroviaire et plus largement réseau ferroviaire métropolitain) seront poursuivies ainsi que l'étude prospective sur la création d'une grande liaison BHNS extra-rocade.

Ces importantes réflexions permettront d'éclairer le choix des modes des nouvelles liaisons stratégiques pour le territoire et d'évaluer l'impact budgétaire des différents projets. Car au delà du tramway, c'est la combinaison des différents modes et la mise en œuvre d'une stratégie globale des mobilités, dans l'esprit du Grenelle des mobilités qui permettront de répondre à l'ensemble des problématiques de déplacements à l'échelle métropolitaine, notamment au-delà de la rocade.

### Adapter le réseau routier aux dynamiques métropolitaines

Le bouclage de la mise à 2x3 voies de la rocade Ouest est une priorité pour la Métropole. Les difficultés de déplacements sur la rocade pénalisent l'économie du territoire ; elles pèsent sur un nombre important d'entreprises et de salariés (plus de 120 000 emplois le long de la rocade). Aussi, la Métropole doit-elle rester particulièrement mobilisée et volontariste pour pousser à une solution, permettant le bouclage de la rocade, à l'horizon 2020. Dans ce cadre, l'achèvement de la mise à 2x3 voies de la rocade est inscrit au Contrat de Plan État/Région (2015-2020) et fait l'objet d'une contractualisation spécifique entre l'État et la Métropole à travers un protocole d'accord intégrant l'ensemble des enjeux de la rocade et autoroutes d'accès à la Métropole. En complément, la création de la troisième voie de la rocade devra s'accompagner de l'étude, puis de la mise en œuvre, d'un ensemble de mesures de régulation et d'optimisation (vitesse, entrées prioritaires...). La bande d'arrêt d'urgence sera élargie pour permettre, le cas échéant et en fonction des besoins, la création d'une voie réservée aux transports en commun dans un premier temps et à d'autres usages comme le covoiturage dans un second temps.

Le nouveau franchissement Jean-Jacques-Bosc, dont les travaux ont débuté fin 2016, sera quant à lui mis en service en 2020.

## Du transport à la « mobilité intelligente »

Parce qu'aux contraintes budgétaires s'ajoutent des mutations profondes, qu'il s'agisse de transformation des modes de vie, d'urgence environnementale, de révolution numérique, d'enjeu de santé publique, de crise de l'emploi, ou de croissance démographique, la responsabilité de la Métropole et de ses partenaires, est de transiter vers un nouveau modèle de déplacements. En résumé, il s'agit de passer du transport à la mobilité, avec une triple mutation des usages, des outils, et des acteurs, dans l'esprit des principes du « Grenelle des mobilités » et des 17 mesures de sa Charte, à concrétiser avec l'ensemble des partenaires, au cours de la mandature.

### Améliorer l'efficacité du réseau de transports en commun

Le Conseil de Communauté a fait le choix, le 31 octobre 2014, du futur délégataire du réseau de transport public pour huit ans, avec une mise en place en janvier 2015. Ce dernier doit être en mesure d'assurer la gestion du réseau dans une logique d'optimisation, afin de transporter davantage de voyageurs et répondre aux besoins des usagers dans leur diversité. L'objectif est l'amélioration constante de la qualité du service et l'accessibilité. Ainsi en juillet 2015, par l'inversion des terminus des Lianes 1 et 16, a été créée une liaison directe entre l'aéroport et la gare Saint-Jean. De même, les lignes de bus passant par la place Gambetta ont été redéployées pour élargir le pôle d'échanges.

### Articuler les réseaux de transports à une échelle pertinente

Les démarches de mise en place d'un Syndicat des transports, réunissant les différentes Autorités Organisatrices de Transports locales, vont être poursuivies en lien avec la Région, qui récupère la compétence transports des Départements au 1<sup>er</sup> janvier 2017. L'enjeu est de mettre, courant 2017, tous les acteurs (Région, Département, Métropole et Communautés d'agglomération concernées) autour de la table pour agir ensemble dans le sens d'une meilleure coordination et interconnexion des différents réseaux de transports.

### Un « mix mobilité »

Pour une mobilité efficace, la solution est en réalité un panel de solutions. L'objectif paraît simple, la mise en œuvre demeure complexe puisqu'il s'agit de jouer avec l'ensemble des transports disponibles, d'agir sur les différents leviers, dans un souci de cohérence et d'articulation. En somme, miser sur la multimodalité. Et pour mettre en œuvre cette multimodalité, dans un souci de fluidification du trafic et d'éco-mobilité, il sera nécessaire d'élaborer un nouveau plan de circulation qui englobe



les 28 communes de la Métropole.

#### La voiture, autrement

Quels que soient les efforts entrepris dans le domaine de la mobilité, la forme de notre agglomération rend incontournable l'usage de la voiture. Encore faut-il offrir aux usagers les outils permettant de limiter l'emploi de la voiture « solo », lui trouver des alternatives dans une logique de chaîne de la mobilité, ou encore mettre en œuvre des outils de régulation, notamment une politique de stationnement élaborée en étroite collaboration avec les communes. Dans ce cadre, le développement du covoiturage et de l'auto-partage est particulièrement pertinent. Des dispositifs sont déjà soutenus par Bordeaux Métropole ; ils seront optimisés dans les années à venir.

#### Apporter de nouvelles réponses pour le stationnement

L'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile/travail est divisée par deux si le stationnement n'est pas assuré à destination. Cet outil est, de ce fait, privilégié pour faciliter le report modal vers les modes collectifs et doux ; il améliore la qualité des espaces publics et contribue à l'attractivité économique en garantissant des places de stationnement pour les utilisateurs du centre d'agglomération grâce à une réglementation adaptée. Les actions concernent notamment l'extension des zones réglementées sur les secteurs à enjeux comme l'intra boulevard de Bordeaux ou les centralités communales. Cette extension fait l'objet de préconisations territorialisées et au cas par cas. Les parcs de rabattement (parcs-relais, pôles d'échanges, parking de proximité...) sont aussi développés, en réfléchissant à l'augmentation de capacité ou à une tarification adaptée. Ce développement est appréhendé dans le cadre d'un plan directeur identifiant les sites à enjeux et permettant de faire une veille foncière.

D'ores et déjà, l'harmonisation des tarifications sur voirie et en ouvrage a été mise en place et des solutions concrètes ont été proposées aux résidents afin d'optimiser l'utilisation des parcs et de renforcer la qualité des espaces publics.

#### Faire la part belle aux déplacements actifs

Si le vélo affiche de bons résultats, notamment en centre-ville, il doit être développé, sa part modale restant encore faible. Faire plus, faire mieux, notamment pour ce qui concerne l'usage du vélo sur des distances plus conséquentes. Les objectifs du plan vélo ont été renforcés fin 2016 par un deuxième plan vélo qui vise notamment l'aménagement d'un réseau cyclable complet, le développement de l'utilisation du vélo à assistance électrique, le déploiement de dispositifs de stationnement réservés aux

vélos, l'augmentation du nombre de stations et vélos VCub.

La marche à pied permet, quant à elle, une diminution de nombreux petits déplacements motorisés ; elle est aussi un précieux allié aux transports en commun. Aménager et entretenir un espace adapté aux piétons (voirie, trottoirs, espaces publics) dans un souci d'accessibilité pour tous, jalonner efficacement des cheminements, promouvoir la pratique de la marche notamment sous l'angle de la santé publique, sont quelques uns des leviers à activer.

#### Les innovations au service de la mobilité

- Développer les outils numériques pour une meilleure information en temps réel des voyageurs et une meilleure mobilité personnelle, dans la lignée du SAEIV (Système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs) mis en service à l'automne 2014 ou encore l'application « VCub Prédit » complété par le VCub facile en septembre 2015. L'objectif est que les citoyens puissent avoir accès à un ensemble de solutions de mobilité grâce à une transversalité et une interconnexion entre les différents outils numériques. Un jalon symbolique : Bordeaux Métropole a été en 2015 la vitrine mondiale des transports intelligents avec la tenue du congrès mondial Intelligent Transport Systems (ITS) où se sont rendus plus de 12 000 visiteurs.

- Promouvoir la « transmodalité ». Co-voiturage, pédi-bus ou vélo-bus, Tram-train, vélo-public... sont autant de façons, dont il nous faut accompagner l'émergence et le développement, de conjuguer et d'hybrider les modes de transports.

- Proposer des démarches efficaces et innovantes permettant de renforcer, à toutes les échelles territoriales, l'articulation entre urbanisme et mobilité notamment en densifiant autour des axes de transports collectifs.

- Jouer sur les espaces et sur le temps avec la mise en place d'une « agence des temps » (action prévue à l'Agenda 21 ainsi que dans la « Charte de la mobilité ») qui s'attachera prioritairement à diminuer les phénomènes d'heure de pointe en favorisant notamment les Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE), le télétravail ou en étalant les horaires d'embauche. Dans le même esprit, la mise en œuvre de la « métropole du quart d'heure » continue de se concrétiser par la création de plusieurs espaces mutualisés de proximité pour les services du quotidien (de type conciergeries) et pour le travail (tiers lieux). Ces nouveaux lieux contribuent, par le maintien d'une vie à l'échelle du quartier, à réduire la mobilité contrainte et à encourager la dé-mobilité.





# LOGEMENT





## CHIFFRES CLÉS

## TERRITOIRE BORDEAUX MÉTROPOLE :

50 % d'espaces urbanisés,

50 % d'espaces agricoles et naturels.

## DENSITÉ :

1 258 habitants/km<sup>2</sup> en 2010.

Soit une densité deux fois moindre que Lyon.

Au cours des 5 dernières années :

**1 NOUVEAU GIRONDIN** sur 4  
s'est installé sur Bordeaux Métropole,  
contre 1 sur 2 dans les années 1990.

**30 OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT** en cours de  
réalisation dont :

13 Zones d'aménagement concerté (ZAC) et

16 Programmes d'aménagement d'ensemble (PAE)

+ La ZAC Saint-Jean Belcier au sein de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euratlantique.

## 5 ZAC en préparation :

**1** (Garonne-Eiffel) sur l'OIN  
par l'Établissement Public d'Aménagement,

**4** dans le cadre du programme 50 000 logements autour des  
axes de transports collectifs (Eysines Carès, Gradignan centre,  
Bègles Villenave-d'Ornon route de Toulouse et Bruges Petit  
Bruges).

Un objectif de construction de

**7 500 LOGEMENTS** par an

dont **3 000 à 3 500** en logement social  
(à comptabiliser sur 6 ans). C'est la production  
nécessaire pour que les communes de la métropole  
puissent offrir un parc de 25 % de logements sociaux  
d'ici à 2025.

Pour produire ces logements,  
il faut mobiliser environ

**450** ha de foncier jusqu'en 2020.

Réhabilitation du parc existant.

## PARC PUBLIC :

objectif de **1 500 à 2 000** logements par an,

dont les **300 à 400** plus performants seraient accompagnés  
financièrement par la Métropole (soit 2 500 environ sur 6 ans)

## PARC PRIVÉ :

objectif de **1 000 à 1 500** logements à réhabiliter sur  
6 ans, ainsi qu'une vingtaine de copropriétés.



## CRÉER PLUS DE LOGEMENTS DE QUALITÉ AU SEIN D'UN TERRITOIRE PRÉSERVÉ

Chaque année, le département de la Gironde gagne en moyenne 15 000 habitants, ce qui en fait l'un des départements les plus dynamiques de France sur le plan démographique. La métropole bordelaise y est pour beaucoup. Sa bonne image, son offre urbaine très riche (infrastructures et équipements, emplois, services etc.) attirent de nombreux nouveaux habitants. Mais plutôt que de s'installer dans Bordeaux Métropole, la majorité d'entre eux a jusqu'à présent tendance à se disperser sur le territoire girondin. Ainsi, Bordeaux Métropole a « accueilli » en moyenne 1 nouveau girondin sur 4 (soldes naturel et migratoire confondus) au cours des 5 dernières années, contre 1 sur 2 à la fin des années 1990. Les raisons sont à chercher du côté de l'attrait des ménages pour l'habitat individuel, mais aussi du côté d'une offre immobilière encore insuffisante et peu concurrentielle car trop souvent inadaptée à leurs souhaits et revenus. Le résultat, c'est l'étalement urbain, avec la congestion automobile, la pollution, le renchérissement des équipements publics et de leurs coûts et au final le poids croissant du poste déplacements sur le budget des ménages. C'est aussi le risque de la relégation des plus modestes aux marges de la Métropole. L'équation à résoudre est donc complexe : il faut parvenir à augmenter la production de logements à des prix maîtrisés, mais veiller en même temps à préserver la qualité du

cadre de vie du territoire, dont la dimension « nature » compte parmi les meilleurs atouts. Côté logement, la stratégie est arrêtée, les outils sont en place. L'effort engagé sera nécessairement poursuivi et partagé à l'échelle du territoire pour favoriser l'accès au logement et faire face aux nombreuses attentes et notamment celles des ménages en précarisation, celles des populations vieillissantes, et celles des jeunes en recherche de solutions de logement. L'objectif de cette mandature est donc de mener à bien les opérations, dans le respect du calendrier et des équilibres financiers. Côté nature, le temps de la réflexion stratégique s'achève, et l'enjeu est désormais de consolider les outils correspondants (le référencement des zones inondables par exemple) et de décider puis mettre en œuvre un programme d'actions.

## Construire plus, construire mieux

L'effort de construction de la Métropole est amplifié, avec un objectif de 7 500 logements neufs par an, et une production de logements sociaux qui doit se situer à minima vers 3 000 logements par an avec le souci de rééquilibrer leur répartition sur l'ensemble du territoire tout en préservant les identités urbaines et paysagères des communes. Cet effort se traduit par la création de nouveaux quartiers, véritables lieux de vie pour les habitants, et concerne principalement :

### Les projets de l'arc de développement durable

Ils s'égrainent le long de l'arc de développement durable, depuis les Berges du Lac où l'éco-quartier Ginko est sorti de terre (il accueillera à terme 7 000 habitants dans 2 700 logements), au vaste territoire de Bordeaux-Euratlantique sur les communes de Bègles, Bordeaux et Floirac (15 à 16 000 logements escomptés d'ici 2030), où il s'agira de mettre en œuvre les projets Saint-Jean-Belcier, Garonne-Eiffel, et Bègles-Garonne, en passant par les Bassins à flot (5 400 logements

d'ici 2020), Brazza (4 500 logements) et la ZAC Bastide-Niel (3 300 logements d'ici 2030), tous ces projets partageant, par-delà leurs singularités respectives, les mêmes objectifs d'accessibilité, de mixité urbaine, de qualité paysagère, de performance énergétique. La Métropole a ainsi déposé en octobre 2015 un dossier de candidature dans le cadre de l'appel à projet Écocité 2.

La mise en service du nouveau pont Jean-Jacques-Bosc, qui bouclera la ceinture des boulevards et contribuera à relier plus étroitement encore les deux rives de la Garonne, desservira notamment « Les Quais de Floirac », autre grand quartier en développement.

### 50 000 logements autour des axes de transports collectifs

Le Programme 50 000 logements, piloté par Bordeaux Métropole et dont les conditions de mise en œuvre sont réunies par La Fab, la Métropole et les communes, entre en phase opérationnelle. À court terme ce sont ainsi 2 000 logements qui seront produits dans le cadre de 15 îlots témoins. L'enjeu étant de produire une offre suffisamment accessible et attrayante pour convaincre les ménages en quête d'un logement de s'installer au cœur de l'agglomération plutôt qu'à ses marges. Un effort tout particulier est porté sur l'accession à prix maîtrisé, avec une part des logements mis en vente entre 2 100 et 2 500 €/m² TTC, stationnement compris (contre 3 800 €, en moyenne sur le territoire de la Métropole).

Cette ambition de production de logements pour tous, à prix abordable, dans des cadres renouvelés de qualité et d'innovation architecturale, a été confirmée par la signature, par Bordeaux Métropole, le 5 février 2016 d'une charte et d'un protocole de partenariat sur la mise en œuvre du programme 50 000 logements avec les promoteurs immobiliers et les bailleurs sociaux.

Bien d'autres opérations d'aménagement sur l'ensemble du territoire contribueront elles aussi à améliorer significativement l'offre de logements et la qualité des espaces publics dans la Métropole. Avec toujours pour objectif de privilégier un développement urbain corrélé à la desserte de transports en commun et en continuité des tissus existants, et une volonté de diversification de l'offre de logements.

## Améliorer l'offre et les solutions de logements

Afin d'améliorer l'accès au logement et les conditions d'habitat, des moyens sont dégagés par la Métropole pour soutenir la rénovation urbaine et intervenir sur les logements existants. Il s'agit d'accompagner la réhabilitation - notamment énergétique - des logements dégradés ainsi que la rénovation des copropriétés dégradées, de résorber l'habitat précaire, de développer l'hébergement d'urgence dans l'agglomération mais aussi de stimuler les formes d'habitat innovantes (comme l'habitat coopératif, l'habitat évolutif). Bordeaux Métropole peut par exemple mettre à disposition, suivant des modalités adaptées, pour une durée déterminée, son foncier afin de stimuler la construction de logements sociaux. Enfin, la montée en compétence de la Métropole en matière de politique de la ville lui permet de s'investir plus fortement, aux côtés des communes, dans les actions de renouvellement urbain des quartiers concernés et garantir ainsi la requalification de certains secteurs de l'agglomération menacés de décrochage.

## Accroître la maîtrise foncière

Pour parvenir à construire plus vite plus de logements, et a fortiori des logements abordables, il est nécessaire de se doter des moyens de mieux maîtriser le foncier. Pour atteindre les objectifs de production de 7 500 logements par an, la mobilisation du foncier nécessaire et en l'état actuel des règles du Plan local d'urbanisme (PLU) est de 90 ha/an par les opérateurs fonciers (bailleurs, promoteurs, SEM etc.) et de 20 ha/an par Bordeaux Métropole.

Une meilleure répartition des rôles est à trouver rapidement entre La Fab et Bordeaux Métropole. En mobilisant La Fab sur l'action foncière ciblée de court et moyen terme, on pourra dégager de nouvelles marges de manœuvre budgétaires pour Bordeaux Métropole en vue de la constitution de réserves de long terme, renouvelant par là une politique active de réserves foncières.

## Faire place à la nature

L'effort de construction devra respecter l'engagement pris par Bordeaux Métropole de préserver le délicat équilibre qui caractérise aujourd'hui son territoire : 50 % d'espaces urbanisés, 50 % d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Mais au-delà de cet équilibre c'est une politique active de la nature - sous toutes ses formes - qu'il faut mettre en place pour mieux protéger et valoriser l'exceptionnel patrimoine naturel de la Métropole et permettre l'épanouissement de la nature, sur l'ensemble du



territoire et jusqu'au cœur de la ville. D'une part, le soutien à l'activité agricole périurbaine (encourager l'implantation des agriculteurs, stimuler les circuits courts...) est un des leviers pour ce faire. Au-delà, c'est la formulation d'une véritable politique en faveur de l'agriculture urbaine et péri-urbaine qui doit émerger ; l'agriculture dans ses composantes paysagères et environnementales mais aussi alimentaires et économiques. D'autre part, c'est dans cette perspective qu'a été lancée, il y a quatre ans (2012), l'opération « 55 000 hectares pour la nature ». L'heure est maintenant à la conception de projets opérationnels et à leur mise en œuvre rapide avec le concours des habitants, en fonction des orientations stratégiques retenues :

- la préservation de la richesse de la biodiversité et la gestion écologique des milieux
- la réintroduction de la nature dans les zones urbaines denses, les grandes opérations d'aménagement, les zones commerciales ou d'activité ;
- la valorisation écologique, sociale et économique des grands territoires de nature, mais aussi des zones inondables (soit 1/3 du territoire) et des zones humides, pour certaines insérées en milieu urbain (Parc des Jalles, Parc de l'Estuaire, Plaine de Bouliac, site Olive à Parempuyre...);
- la reconstitution des continuités naturelles paysagères et écologiques (les « trames vertes et bleues »), dans un souci de préservation des espèces animales et végétales, mais aussi de révélation du socle naturel de notre territoire, et en particulier du réseau hydrographique ;
- L'occupation et la reconversion des espaces en mutation (les friches urbaines et ferroviaires par exemple) ou en attente d'urbanisation, par une nature accessible à la population, à l'image par exemple des jardins partagés. Sont ainsi déjà concernés les sites Ravezies-La Vache à Bruges/ Le Bouscat, Grand Caillou à Eysines, ainsi que la voie ferroviaire reliant Bassens à Bordeaux le long de la Garonne.

Au-delà du projet 55 000 ha pour la nature, la Métropole contribue aux projets portant sur les grands territoires de nature tels que la presqu'île d'Ambès, les coteaux de la Garonne, les vallées des Jalles, de l'Eau bourde et de l'Eau blanche, le Delta vert à Bègles, la coulée verte du Peugue à Pessac...

## Aménager des espaces publics « à vivre »

Prolongement extérieur du logement, l'espace public est le point de contact avec l'urbain, de découverte et de compréhension de la ville. Il est aussi le lieu de croisement, de pause et de rencontre avec les autres, au fil de la journée et de la nuit. Aménagé par la collectivité, mais de plus en plus conçu avec les habitants, il prend vie par les usages et par son appropriation citoyenne. Consciente des enjeux urbains et humains autour des espaces publics, Bordeaux Métropole, avec la démarche « nouvelles modalités d'aménagement des espaces publics », a ouvert une nouvelle façon de concevoir et de réaliser les espaces publics pour une métropole plus accueillante, agréable et vivante au quotidien. Les objectifs fixés se déclinent en termes de confort, de souplesse dans les usages et les évolutions, d'adaptation aux divers contextes urbains et de respect de l'environnement, d'économie en termes de coût comme d'espace. Parmi 150 projets engagés depuis 2013, une cinquantaine sont en cours d'achèvement fin 2016. Les perspectives d'économies attendues sur les projets peuvent atteindre 30 % du montant des travaux. À partir d'une évaluation des premières réalisations, l'ambition, pour cette mandature, est d'élargir la démarche d'accompagnement technique à tous les projets d'aménagement d'espaces publics, de dépasser la phase expérimentale pour généraliser petit à petit un dispositif « qualité ».





# HAUTE QUALITÉ DE VIE





## CHIFFRES CLÉS

**2** nouveaux **RÉSEAUX DE CHALEUR**

créés d'ici 2020, soit à terme environ

**14 600 tonnes CO<sub>2</sub>/an** évitées ; un recours massif aux énergies renouvelables ou de récupération (EnR&R)

avec un taux d'environ **70 %**.

**2** autres réseaux de chaleur à l'étude.

**BILAN CARBONE**

**6,67 tonnes équivalent de CO<sub>2</sub>/habitant/an**  
(un résultat meilleur que ceux de Lille Métropole et Marseille Provence Métropole).

**1,6 PASSAGER PAR VOITURE**

en 2014.

Objectif : **2 passagers** en 2020.

**EAU POTABLE :**

consommation moyenne de

**154 litres/habitant/jour** en 2015.

Objectif en 2020 : **148 litres/habitant/jour**.

Capacité de production d'

**EAU INDUSTRIELLE**

et d'eau alternative à l'eau potable :

**2 millions de m<sup>3</sup>** d'eau industrielle en 2020  
(750 000 m<sup>3</sup> en 2014).

Substitution de

**NOUVELLES RESSOURCES**

en eau potable à hauteur de **10 millions de m<sup>3</sup>** d'ici 2021.

Production annuelle d'**ORDURES MÉNAGÈRES**  
et assimilées :

**323 kg/ habitant** en 2015.

Un **objectif de réduction de 7 %** par habitant sur cinq ans.

**44 % DES DÉCHETS**

pris en charge  
par Bordeaux Métropole sont valorisés sous la  
forme matière ou organique en 2015.

**AGRICULTURE :**

Surface agricole utile :

**5 800 ha.**

**176** exploitations.

**RISQUE :**

**33 000 habitants**  
en zone inondable.

**ESPACES NATURELS ET BIODIVERSITÉ :**

**39 000 ha** d'espaces naturels (paysagers, agricoles et forestiers)

Surface de Bordeaux Métropole concernée par des périmètres  
d'inventaire et de protection réglementaire d'espèces et  
espaces naturels agricoles et forestiers :

**15 022 ha** (26 %).

Faune : **551 espèces recensées** dont 291 protégées

Flore : **1 285 espèces recensées**  
dont 64 espèces à fort enjeux écologiques  
et 39 protégées

**2 fleuves** : la Garonne et la Dordogne

**1** presqu'île

**3 sites Natura 2000** (1 marin la Garonne et 2 terrestres les  
marais du bec d'Ambès et le réseau hydrographique de la  
Vallée des Jalles)

**130 km de CHEMINEMENT**

de découverte de la nature balisés et

**40 km** supplémentaires réalisés fin  
2016.



# LA MÉTROPOLE HAUTE QUALITÉ DE VIE

**Préservation des 50 % d’espaces naturels et agricoles du territoire, promotion des mobilités alternatives, bâtiments publics à énergie positive, protection de la ressource en eau, plan climat énergie, écoquartiers... La métropole bordelaise est déjà fortement engagée dans la voie d’un développement urbain plus durable, plus respectueux de l’environnement, plus attentif au bien-être de ses habitants. Parmi les plus attractives de France, l’agglomération bordelaise va grandir, se densifier ; et pour prendre place dans le concert européen tout en préservant notre qualité de vie, il faut redoubler d’effort, viser à l’exemplarité et à l’excellence, notamment en matière de transitions énergétique et écologique. Ces défis impliquent une action publique intégrée et volontariste sur le long terme, et appellent à des comportements plus sobres, plus responsables. Ils représentent aussi une véritable opportunité qui stimulera l’innovation, produira des richesses et de l’emploi, et engagera la métropole bordelaise vers une croissance durable.**

## La métropole, acteur majeur de la transition énergétique

Le GIEC (Groupe Intergouvernemental d’Experts sur l’Évolution du Climat) a, dans un récent rapport, lancé une alerte sur l’urgence à diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (et donc agir sur l’énergie) afin de contenir le réchauffement climatique et ses conséquences. La métropole bordelaise s’engage pour apporter sa contribution face à ce défi. Sa politique dans ce domaine a déjà été reconnue à travers l’obtention, en 2013, du label européen Cit’ergie. L’objectif est en fin de mandature d’être distinguée par le label Cit’ergie® GOLD, niveau ultime de performance. La Métropole est devenue en outre, par la loi, compétente en matière de création et d’entretien

des réseaux de chaleur et de froid urbains ; de concessions de la distribution publique d’électricité et de gaz ; d’infrastructures de charge des véhicules électriques ; de maîtrise de la demande en énergie mais aussi de lutte contre la pollution de l’air. Autant de leviers qui augmentent ses capacités à agir et la positionnent comme acteur clé de la transition énergétique. La révision complète du Plan Climat Énergie Territorial (qui deviendra un Plan Climat Air Énergie Territorial) sera l’occasion d’affirmer plus nettement encore les intentions et les objectifs de la Métropole dans ce domaine. Cette révision est lancée depuis juillet 2015 : la déclinaison des plans d’actions sera présentée au premier semestre 2017, sur la base des orientations stratégiques présentées au Bureau de février 2016.

### Intensifier notre action en faveur de la rénovation énergétique du bâti

Il s’agit, en premier lieu, de développer l’autonomie énergétique complète des bâtiments publics. Au-delà, des actions urgentes doivent être déployées sur le bâti résidentiel ancien qui constitue, avec ses 350 000 logements existants, le premier gisement d’économies d’énergie sur le territoire. Ainsi, dans le cadre des enjeux généraux de rénovation des logements, la réhabilitation énergétique poursuit un objectif environnemental, mais aussi social et économique de soutien aux filières locales de rénovation et à la création d’emplois. Pour encourager le passage massif à la réhabilitation énergétique du parc privé, la Métropole doit mettre en œuvre une politique d’intervention coordonnée avec des dispositifs d’information, d’incitation et de stimulation des chantiers. Cela se traduit en particulier par l’articulation des initiatives des différents partenaires, notamment par la mise en place d’une plateforme de rénovation énergétique de l’habitat (portée par Bordeaux Métropole, lauréate de l’appel à projet de l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie (ADEME). De plus, la Métropole s’attache à trouver des modes de financements innovants (solutions de tiers financement des travaux) pour accélérer la rénovation énergétique des logements et lutter contre la précarité énergétique. Un partenariat bancaire permettant d’offrir une gamme de produits plus attractifs pour les ménages est proposé depuis fin 2015.

### Développer les énergies renouvelables par la création de réseaux de chaleur majeurs

Deux nouveaux réseaux de chaleur, permettant de réduire les Gaz à Effet de Serre, de développer des énergies renouvelables (notamment la géothermie qui représente un atout spécifique de notre territoire) et de récupérer, de mutualiser les moyens

de production et de réduire la facture énergétique, seront créés sur la Métropole d’ici à 2020 : Saint-Jean Belcier (alimenté par l’usine d’incinération de Bègles) ; plaine rive droite (Bastide Niel / Brazza / Benauges / Garonne Eiffel utilisant les ressources de la géothermie profonde). Deux autres réseaux, actuellement à l’étude, pourraient également voir le jour à Mérignac et Pessac.

Bordeaux Métropole soutient également d’autres projets permettant de développer les énergies renouvelables, notamment la filière hydrolienne.

### La technologie au service de la maîtrise des consommations

La Métropole a tout intérêt à saisir les opportunités offertes par les solutions « smart grids » (réseaux intelligents énergétiques et numériques à l’échelle d’un quartier). La première expérience, portée par Bordeaux-Euratlantique, doit être duplicable sur bon nombre de projets urbains dans la Métropole. Plus largement, la construction raisonnée de la Métropole, l’organisation de ses flux, de ses services, peuvent s’appuyer sur les technologies, en particulier numériques, afin de faire une « métropole intelligente », au profit d’une meilleure qualité de vie pour tous.

Enfin, le positionnement fort de la métropole bordelaise sur la question de l’énergie lui permet d’accueillir pour la seconde fois les Assises Européennes de la transition énergétique en janvier 2017.

## La métropole bordelaise en route vers la transition écologique

Changer de paradigme est une nécessité pour œuvrer véritablement en faveur d’un développement durable. Cette mutation profonde consiste à passer d’un modèle de surconsommation des ressources qui fragilise l’environnement et la santé, à un modèle raisonné et vertueux, basé sur la circularité, garantissant, sur le long terme, la qualité de vie des populations dans une Métropole durable.

### Préserver la biodiversité, valoriser les richesses naturelles et agricoles

Assurer l’accueil de nouveaux arrivants tout en maîtrisant l’étalement urbain et le mitage, tel est le défi que la Métropole doit relever. À ce titre, le nouveau Plan local d’urbanisme (PLU) constitue un bon cadre pour atteindre cet objectif : préserver les zones naturelles et agricoles via une palette d’outils réglementaires associée à une ingénierie de projet adaptée, notamment en ce qui concerne les zones humides et les espèces protégées.

La Métropole entend également maintenir l’équilibre de son territoire pour le bien-être de ses habitants et dans le respect

des impératifs biologiques des espèces animales et végétales. Une attention constante à la biodiversité, aujourd’hui formalisée par un recensement (via un « atlas ») de la faune et de la flore sur le territoire, est au cœur des préoccupations de la Métropole.

La métropole bordelaise est profondément marquée par la présence de l’eau, et en premier lieu par ses fleuves. Élément essentiel de son patrimoine naturel et ossature de la Métropole, la Garonne doit être non seulement maîtrisée mais aussi davantage valorisée dans la diversité de ses fonctions métropolitaines (urbaines, économiques, touristiques avec notamment le développement du tourisme fluvial, écologiques, de loisirs ou culturelles avec par exemple la fête du fleuve ou la commande artistique Garonne...). Cette stratégie globale doit s’articuler avec les actions menées par les communes ; elle peut également constituer une opportunité de collaboration avec les territoires voisins traversés par la Garonne.

Plus globalement la valorisation des richesses naturelles du territoire passe par un renforcement de la nature dans l’urbain (opérations d’aménagement, espaces publics, utilisation de matériaux de construction naturels, végétalisation des rues...) et un contact favorisé, au quotidien, avec la nature : déploiement de cheminements via la Boucle Verte et les boucles locales (traversant une trentaine de parcs et une vingtaine de communes), développement des jardins partagés...

En matière de valorisation des terres agricoles, Bordeaux Métropole s’appuie sur une démarche locale de gouvernance alimentaire, impulsée par l’État et animée par l’association internationale Urban Food Network (iUFN), dont l’objectif est aujourd’hui de constituer un conseil de gouvernance alimentaire, porté par les élus. Le pacte de Milan a été ratifié en 2016.

### Des services urbains respectueux de l’environnement

#### Réduire la production de déchets, en faire une ressource

Le Plan Déchets fixe comme objectif prioritaire la maîtrise des quantités globales de déchets dans un contexte de croissance démographique (une progression limitée à 24 % entre 2011 et 2020 pour une population augmentant de 33 % sur la même période). Il s’organise autour de plusieurs axes, notamment :

- l’optimisation de la collecte et l’amélioration de la qualité du service public, avec un souci de maîtrise des coûts ;
- l’optimisation du tri et de la valorisation des matières recyclables, notamment du verre ;
- la réduction de la quantité de déchets collectés notamment par le biais de l’appel à projet « Zéro gaspillage Zéro déchet », en partenariat avec l’ADEME ;
- le maintien des capacités de traitement des ordures ménagères résiduelles avec la recherche d’une meilleure intégration urbaine de l’usine de Cenon.

Au-delà de la réduction de la production de déchets, une politique de valorisation de la « matière déchets », selon les principes de l’économie circulaire, est encouragée.



Plus globalement, ce nouveau modèle de production et de consommation qui met notamment l'accent sur le prolongement de la durée d'usage des produits, l'usage plutôt que la possession de bien, la réutilisation et le recyclage des composants, est développé. Avec à la clé, la création d'innovations et d'emplois sur la Métropole.

Bordeaux Métropole s'attache à mettre en œuvre les actions qui lui ont permis d'être lauréate de l'appel à projet « Zéro gaspillage Zéro déchet » et qui prévoient l'expérimentation à blanc d'une tarification incitative pour 8 000 habitants, la lutte contre le gaspillage alimentaire, le renforcement de la communication auprès des usagers, l'informatisation des données de collecte et l'éco-exemplarité des services.

#### La politique de l'eau se poursuit autour de ses cinq axes :

- préserver et constituer une ressource de qualité face à la croissance démographique de la Métropole
- préserver les milieux naturels et aquatiques et la biodiversité
- affirmer la Métropole dans son rôle d'autorité organisatrice pour mieux répondre aux besoins des usagers en maîtrisant le prix de l'eau. À ce titre les études engagées sur les modalités de gestion des services de l'eau et de l'assainissement ont été finalisées et une délibération prise en juillet 2015 précise le choix de la Métropole de poursuivre la gestion des services d'eau et d'assainissement en délégation de service public (DSP)
- développer une gouvernance de l'eau partagée
- donner à l'eau sa place dans les projets urbains. Ainsi, pour assurer la pérennité de l'alimentation en eau potable, un premier grand projet de ressources de substitution hors territoire métropolitain doit être mis en œuvre d'ici à 2021 ; il est destiné à préserver les nappes profondes fragilisées, dans une logique de mutualisation et de solidarité avec les territoires voisins.

#### La prévention des risques

Déjà fortement impliquée dans la lutte contre les inondations pluviales, la Métropole a pris depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la compétence en matière de « gestion des milieux aquatiques et préventions des inondations ». Elle a d'ores et déjà défini, à l'échelle métropolitaine, une stratégie d'intervention et une programmation pluriannuelle d'investissements lourds (notamment de rénovation du réseau hydraulique et de confortation des digues) en matière de lutte contre les inondations.

Objectifs : préserver la sécurité des territoires et des habitants tout en permettant le développement des communes concernées. Cette stratégie a permis de bénéficier de financements de l'État dans le cadre du Programme d'Action de Prévention des Inondations (PAPI) : les investissements proposés (77 M€ au total dont 55 M€ sur le territoire de la Métropole) concernent pour l'essentiel la réhabilitation des digues sur la période 2016-2021.

La Métropole développe ainsi sa culture du risque et de la prévention afin d'être en mesure d'assurer avec et pour la population, la gestion d'éventuelles crises liées tant aux risques naturels que technologiques. À ce titre, le Conseil de Communauté a voté, le 28 novembre 2014, une motion demandant au Préfet de la Gironde d'étendre le périmètre du Plan Particulier d'Intervention de la centrale nucléaire du Blayais à un rayon de 80 km autour de cette installation.

#### Santé et bien-être des citoyens

La recherche d'un modèle vertueux de développement n'a pas seulement un intérêt environnemental et économique, elle a aussi un intérêt sanitaire. Déjà impliquée dans la prévention santé via l'exercice d'une grande partie de ses compétences (urbanisme, eau et assainissement, transports...), la métropole bordelaise a également une responsabilité accrue dans la protection de l'environnement et du cadre de vie : lutte contre la pollution de l'air, contre les nuisances sonores, limitation des effets du réchauffement climatique en ville (îlots de chaleur)... Santé environnementale donc, mais aussi « santé et mobilité » avec le développement et la promotion des modes actifs de déplacements (vélo, marche) ou encore santé alimentaire (développement des circuits courts et du bien manger...).

Ainsi, dans le cadre de l'appel à projet « villes respirables à 5 ans », la Métropole a engagé l'étude d'une zone à restriction de circulation, afin de proposer aux usagers et riverains un cœur d'agglomération apaisé en termes de trafic et de bruit mais aussi offrant une meilleure qualité de l'air.

L'implication de la Métropole en matière de santé publique doit se décliner dans un contrat territorial de santé, en partenariat avec l'Agence Régionale de Santé, lancé pendant l'été 2015 et qui aboutira en 2017 à la proposition d'une stratégie et d'un plan d'actions.

L'ensemble des objectifs de la métropole bordelaise en matière de développement durable et leur déclinaison opérationnelle, seront notamment explicités dans un plan d'actions pour un territoire durable en cours d'élaboration, au travers duquel la Métropole prévoit de s'appuyer fortement sur les nombreux acteurs et partenaires du territoire et notamment les citoyens.





## UNE ACTION PUBLIQUE PLUS EFFICIENTE

**Le défi est de taille : œuvrer à la transformation en Métropole dans un contexte de contrainte financière sans précédent. Les fortes baisses répétées des dotations de l'État aux collectivités (1,5 milliard d'euros en 2014, puis 11 milliards d'euros entre 2015 et 2018, soit un effet cumulé de 28 milliards d'euros) et la montée en charge de la péréquation ont déjà eu pour incidence une perte cumulée de près de 145 millions d'euros entre 2013 et 2017. Comment alors concilier ambition métropolitaine et restriction budgétaire? Comment, avec moins de recettes, maintenir la dynamique exceptionnelle de l'agglomération bordelaise? Comment, face à une population qui croît, continuer d'assurer un service public de qualité, pour tous, sur l'ensemble du territoire?**

**La solution à ces équations complexes repose certainement sur l'adoption de nouvelles façons de conduire et de mettre en œuvre les politiques métropolitaines mais également par la mutualisation pour réaliser, à terme, des économies d'échelles.**

**Elle invite également à l'élaboration, d'un « pacte financier » définissant la relation financière entre Bordeaux Métropole et les communes (notamment le niveau de reversement) et articulé autour des attentes, des priorités partagées et des transferts de compétences.**

## Garantir la qualité du service public dans un contexte contraint

### Prioriser, arbitrer pour économiser

Devant le nombre de projets et leur impact financier, la Métropole doit prioriser les projets pour faire face à la forte contraction de son épargne même si son programme d'équipements de plus de 2Md€ sur cette mandature fait de Bordeaux Métropole l'un des premiers donneurs d'ordre de la Nouvelle-Aquitaine. Le principe est désormais d'examiner chaque projet au prisme de l'intérêt général, mais également dans une logique économique. C'est le cas notamment en matière de transports où l'opportunité des investissements doit intégrer aussi leurs conséquences financières sur le long terme. Afin d'éclairer la décision, il est donc essentiel de construire des outils, des indicateurs rationnels et appropriables.

80 % du budget d'investissement de Bordeaux Métropole est en maîtrise d'ouvrage directe. C'est un levier complémentaire pour la Métropole qui peut ainsi « jouer » sur le calendrier, moduler l'allure, lisser certains projets dans le temps, en différer ou en suspendre d'autres.

Pour l'heure, des économies urgentes s'imposent : -10 % pour les dépenses de fonctionnement sur la mandature; maîtrise de la masse salariale (+1,75 % sur les charges de personnels en 2017, hors revalorisation du point d'indice, réforme Parcours Professionnels Carrières et Rémunérations – PPCR et personnels transférés dans le cadre du cycle 2 de la mutualisation et des transferts de compétences du Département, qui seront compensés financièrement). Faire des économies c'est aussi rechercher des modes de faire plus sobres, tout particulièrement dans la mise en œuvre des actions courantes. La mise en place d'une politique dynamique d'achat, d'innovation dans la commande publique ou encore de politiques patrimoniales, par exemple en matière de voirie ou de réseaux, s'inscrit également dans cet objectif. Au final, cela ne signifie nullement renoncer à la qualité des interventions publiques ; c'est réussir à faire aussi bien pour moins cher. Cet objectif implique probablement de rechercher l'innovation plutôt que la perfection, et de réaliser, au final, seulement ce qui est vraiment nécessaire et urgent.

### Innover, négocier pour dégager de nouvelles recettes

Les pistes sont multiples, les exemples existent ici et ailleurs, les pratiques restent à systématiser : valorisation du patrimoine, contractualisation (contrat de plan État/Région qui, dans son volet métropolitain, flèche des investissements sur des projets structurants pour la Métropole), mobilisation des financements européens, association du privé sur des investissements productifs (à l'image de la Cité du Vin), partenariat avec les grands groupes et les PME (fonds de dotation, sponsoring, mécénat), mais aussi modes de financements participatifs (crowdfunding)...

## Faire autrement, optimiser l'action

### Mutualiser

La métropolisation se fait dans le respect du rôle et de l'identité de toutes les communes qui en sont les acteurs principaux. Elle comprend le transfert de nouvelles compétences et une plus grande mutualisation. Ce double chantier est mené de façon progressive en associant, dans une démarche de co-construction, des représentants de Bordeaux Métropole et des 28 communes. Dans ce cadre, la mutualisation n'est pas seulement une contrainte. C'est aussi une opportunité. Car mutualiser c'est mettre en mouvement, ensemble, Bordeaux Métropole et les communes ; c'est regrouper les moyens, les compétences et faire des économies d'échelle, avec deux grandes finalités :

- améliorer la qualité des services rendus aux citoyens ;
- faire mieux avec moins, c'est-à-dire mieux utiliser l'argent public.

La mutualisation doit avoir pour effet l'optimisation et la rationalisation de l'action publique, notamment en supprimant des doublons. Elle vise à améliorer aussi la lisibilité des services et des missions assurés par chacune des collectivités, le « qui fait quoi ». Mutualiser doit ainsi permettre de faire des économies à moyen terme. Le processus de mutualisation se veut à la fois volontaire et pragmatique. Le schéma de mutualisation, adopté par le Conseil de Métropole de mai 2015, propose ainsi aux communes de mutualiser jusqu'à 14 domaines, les communes choisissant librement de mutualiser à leur rythme tout ou partie des fonctions proposées, à chaque cycle de mutualisation.

Ainsi, après 15 communes qui ont choisi de mutualiser dès le 1<sup>er</sup> janvier 2016 leurs services lors du premier cycle, ce sont 7 communes qui s'engagent dans le cycle 2, dont 3 nouvelles communes, au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Avec les postes liés aux transferts de compétences, du Département et des communes, ce sont quelques 120 postes supplémentaires qui viennent

s'ajouter aux effectifs métropolitains. Le nombre d'agents de Bordeaux Métropole devrait ainsi avoisiner 5 200 au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Cette démarche « à la carte » est la première du genre en France, et a été reconnue comme innovante. Elle a reçu à ce titre la médaille d'or du prix « Territoria » remise par l'Observatoire de l'innovation publique.

### Agir au bon niveau

La métropolisation est l'occasion d'intervenir sur les problématiques urbaines à la bonne échelle, avec comme objectifs une plus grande efficacité et une meilleure cohérence de l'action publique, au bénéfice des habitants. L'idée générale est la suivante : la Métropole est responsable des orientations stratégiques et des cadres généraux d'intervention permettant de répondre aux grands enjeux d'aménagement et de développement ; en ce qui concerne la mise en œuvre, les communes sont confortées dans leur rôle tout à fait essentiel de proximité. Le principe de subsidiarité doit alors s'appliquer en accord avec les communes de façon à déterminer l'échelle d'action qui s'avère la plus efficace. Dans les champs culturel et sportif par exemple, la Métropole récupère la gestion des équipements d'intérêt métropolitain. En revanche, les villes, fortes de leur savoir-faire en la matière et de leur proximité avec les habitants, restent en charge de l'animation des politiques culturelles et sportives sur leur territoire.

La territorialisation, c'est-à-dire la déconcentration des missions de Bordeaux Métropole sur le territoire est renforcée au cours de la mandature. Elle a un lien très fort avec la mutualisation, dont elle peut d'ailleurs être un levier. Les quatre Pôles territoriaux ont un rôle essentiel à jouer : outre le fait d'assurer la déclinaison et l'intégration des politiques métropolitaines au plus près du terrain, ils sont l'interface entre les services de la Métropole et ceux des communes garantissant la bonne articulation des actions. Ils ont également vocation à devenir, du fait des transferts de compétences, des interlocuteurs privilégiés des élus communaux.

La nouvelle génération des 28 contrats de co-développement (2015-2017) a été adoptée au Conseil de Bordeaux Métropole du 26 juin 2015. Co-construits entre la Métropole et chacune des communes, ces contrats fixent de manière prospective et opérationnelle la mise en œuvre des politiques métropolitaines par territoire. Parallèlement, dans le cadre de la nouvelle organisation mutualisée, la Métropole et les communes passent des contrats d'engagement permettant de garantir qualité et réactivité des services rendus à la population.

Par ailleurs, la Métropole s'est engagée fin 2015 aux côtés de l'État et de la Région dans la signature du volet métropolitain du contrat de plan État/Région (CPER). Ce volet, introduit pour la première fois dans le CPER, vise à accompagner le développement de la métropole bordelaise.



## Dialoguer avec les publics

La Métropole s’attache à développer davantage encore la participation des habitants et la citoyenneté par la mise en œuvre de dispositifs de participation adaptés et mobilisateurs, en accompagnement de projets ou de politiques publiques. L’ensemble est mis en place par Bordeaux Métropole dans le droit fil de sa Charte de la participation citoyenne, avec notamment la mise en ligne en 2016 du nouveau site Internet de participation citoyenne qui permet d’améliorer la qualité du dialogue et de l’écoute des citoyens sur les projets portés par notre établissement. Que ce soit au niveau des outils employés (conférences citoyennes, forum, garants...), ou des modalités d’association (sur des thématiques, par tirage au sort, par la participation à des jurys de concours, dans des instances pérennes comme la Commission consultative des services publics locaux ou le Conseil de développement...), tous les aspects sont mobilisés pour composer une politique de participation juste, c’est-à-dire ambitieuse et adaptée au contexte et aux situations. Pour cela, la Métropole s’appuie également sur la richesse et les nombreuses expériences des 28 communes en matière de participation. Elle regarde aussi utilement les projets participatifs ou collaboratifs portés par la société civile et qui présentent sur Bordeaux Métropole une matière véritablement dense.

Dans le même mouvement la Métropole associe également, de manière la plus aboutie possible, les grands acteurs du territoire, les « forces vives », dans les décisions qui les concernent. Par ailleurs, elle déploie des dynamiques partenariales et des processus de coordination entre les acteurs métropolitains dans un objectif de synergie, de cohérence et d’efficacité.

L’installation d’un Conseil de développement durable (C2D) de la Métropole inscrit les modalités de participation dans la durée. En organisant la participation citoyenne autour des grandes questions et orientations qui intéressent la Métropole, le Conseil de développement durable favorise la contribution de la société civile à l’élaboration du projet de la Métropole. Il offre un cadre à l’expression des idées et à l’exercice de la citoyenneté. Il incarne et promeut la démocratie participative. La société civile doit y trouver un lieu d’expression de ses aspirations, de ses réticences ou de ses priorités. Les élus peuvent y puiser le reflet précieux des désirs et des préoccupations de leurs administrés quant aux questions d’actualité, aux tendances de société et aux projets métropolitains.

Le C2D permet également de capter les idées nouvelles et suggestions novatrices. Il fait remonter les questions qui préoccupent les acteurs métropolitains, accompagne la participation et recueille les avis utiles à la construction du projet de la Métropole.

La construction et l’animation d’un outil d’observation composé d’une centaine d’indicateurs, permettront de connaître la position de la métropole bordelaise à l’échelle régionale, nationale et européenne. La première édition du baromètre sponsorisée par France Urbaine et l’ADEF sera disponible en 2017. En améliorant la connaissance des métropoles, le baromètre pourrait permettre

d’ajuster les politiques publiques, d’échanger avec les acteurs locaux et d’enclencher des coopérations territoriales à tout niveau géographique.

Enfin, la Métropole s’emploie à améliorer et simplifier la relation à l’usager. D’une part, en réaffirmant la position de la commune comme interlocuteur premier de proximité. D’autre part, en déployant une relation à l’usager de qualité et en mettant en place des services publics davantage adaptés à la diversité du territoire et aux différentes attentes des populations. Ainsi, Bordeaux Métropole propose aux 28 communes de son territoire de porter conjointement des actions d’amélioration : un réseau métier réunissant les agents d’accueil des communes qui le souhaitent, a été mis en place sur le territoire, permettant de diffuser les bonnes pratiques et d’accompagner la formation des agents ; des outils sont également progressivement déployés pour faciliter la transmission d’information, améliorer la réponse aux demandes et simplifier les circuits.

À cet égard, les systèmes d’information sont des outils performants pour mieux connaître les usages et optimiser la qualité des services urbains, à l’image du projet d’informatisation des données de collectes (2014 - 2016), ou de mise en œuvre d’un système d’information en assainissement et en eau (2017 - 2020). Plus largement, l’utilisation de la donnée produite par la Métropole et par les opérateurs (Open data, Big data...) permet non seulement pour les habitants une amélioration des services (via des plateformes, des applications mobiles...), mais également le développement par des tiers (entreprises, citoyens/utilisateurs...) d’une nouvelle offre de services créatrice de valeur ajoutée pour le territoire. Pour permettre ces usages, la Métropole continue d’apporter une grande attention à la disponibilité du Très Haut Débit pour tous, notamment dans le cadre du déploiement du réseau Fibre jusqu’à domicile (« Fiber to the home - FTTH ») en partenariat avec l’opérateur Orange.

Les innovations technologiques, mais aussi sociales, rendent grandement possible la mise en œuvre de services mieux adaptés aux besoins, aux modes de vie, et plus réactifs. En positionnant le citoyen au cœur des usages urbains, les logiques d’interactivité, de collaboration, d’intelligence collective, transforment l’usager en acteur à part entière de la construction métropolitaine.

## Une métropole digitale et connectée

Le numérique constitue aujourd’hui pour chaque métropole un outil important pour la satisfaction des besoins économiques, sociaux et culturels des ménages et des entreprises. Il passe par la constitution d’un service commun capable de porter des politiques de ville digitale et connectée.

### Constitution par les communes d’un service commun pour porter une politique numérique durable

La compétence en matière numérique fait l’objet d’une mutualisation entre Bordeaux Métropole et 14 communes et a vocation à s’étendre progressivement à la totalité du territoire métropolitain. Les buts sont multiples : réduire les coûts fixes, limiter les redondances et la complexité pour dégager des marges d’économies, tout en se dotant d’une « masse critique » de moyens centralisés dans un service commun pour permettre des politiques ambitieuses.

Pour répondre à ces objectifs, Bordeaux Métropole s’engage dans des stratégies d’industrialisation avec la mise en place de plateformes ouvertes : plateformes de données, plateformes technologiques, plateformes de services. Cette évolution du système d’information doit permettre de gagner en agilité et d’accélérer le déploiement des services, de confirmer notre volonté de maîtrise du patrimoine numérique, tout en explorant l’ouverture des systèmes et les logiques partenariales.

### Le développement de politiques de ville digitale et connectée

Le développement du très haut débit constitue un enjeu incontournable en matière d’attractivité du territoire mais aussi un socle préalable pour relever le défi bien réel du numérique facteur d’innovation au service des usagers, de la qualité des services publics, de la maîtrise de l’empreinte écologique et d’un entrepreneariat local dynamique.

Bordeaux Métropole poursuit des objectifs ambitieux, avec 100 % des logements adressables à la Fibre à domicile en 2020 sur l’ensemble du territoire. Pour se doter d’un haut niveau de service en matière de débit la Métropole a renforcé son action sur plusieurs axes. Les conventions avec Orange ont été complétées afin d’encadrer le calendrier de déploiement du réseau Fibre à domicile sur le territoire, de faciliter les démarches auprès des syndicats et bailleurs sociaux mais aussi de coordonner les opérations d’études d’implantation d’armoires en explorant des solutions qui évitent, chaque fois que possible, la présence des équipements sur l’espace public ou minimisent leur visibilité. Cet effort important de pilotage a permis de diminuer les temps de traitement par deux et de dépasser nos objectifs de déploiement en comptabilisant fin 2016 déjà 75 % des logements adressables sur la Métropole.

La mutualisation de la compétence numérique permet le développement de politiques métropolitaines ambitieuses sur des sujets variés, en réponse aux grands défis métropolitains.

Elle a par exemple pour objectif de faciliter les innovations pertinentes dans le domaine des transports, pour contribuer à répondre aux enjeux de mobilité métropolitains. La mise à profit des opportunités issues de l’utilisation des données, des technologies du temps réel, et de géolocalisation, ainsi que les synergies permises par les interconnexions entre systèmes d’information structurants et projets pilotes permet d’envisager d’apporter des réponses nouvelles à la question de la mobilité et des transports. Cette logique s’applique à une grande variété d’autres domaines : énergie, gestion de l’eau et de l’assainissement, gestion de l’identité numérique et des grandes sources de données métropolitaines.

### L’enjeu de la maîtrise des données est au centre des préoccupations métropolitaines

La mise en place d’une politique stratégique de maîtrise et de valorisation de la donnée intéresse la Métropole comme moyen d’aide à la décision, pour lui permettre de mieux comprendre et anticiper l’évolution de son territoire et des politiques qui doivent y être menées, mais aussi pour se doter de leviers d’action et de négociation dans la conduite de projets structurants. Elle intéresse aussi directement les citoyens, car la disponibilité de données lisibles et accessibles signifie une meilleure capacité de chacun à contribuer pour enrichir les données existantes ou construire grâce à elles des services innovants.

Le service commun du numérique a vocation à accompagner les politiques communales, par exemple dans le domaine de l’équipement numérique des écoles des communes de Bègles, Bordeaux, Bruges, Floirac, le Bouscat, le Taillan-Médoc, Mérignac, Pessac et Saint-Aubin de Médoc dans des projets d’usage du numérique via les Tableaux Numériques Interactifs et les équipements individuels des élèves, en particulier les tablettes (100 nouveaux dispositifs de travail collectif à la rentrée 2016 et 950 nouvelles tablettes en cette fin 2016).



# QUELQUES DATES CLÉS\* 2017 - 2020

2017

Début 2017 :  
1<sup>res</sup> livraisons de chaleur  
via le **réseau** sur la **plaine  
rive droite**

**Mutualisation cycle 2 :**  
Trois nouvelles  
communes ont  
choisi de mutualiser  
leurs services

1<sup>er</sup> semestre 2017 :  
Travaux sur les liaisons  
interquartiers (Est-Ouest  
et Nord-Sud) du **campus  
de Bordeaux Carreire**  
(Opération campus)

Mise en service  
de l'extension de **la gare  
Bordeaux Saint-Jean**  
nouvellement aménagée  
côté Belcier

Début des travaux  
de la **Maison de l'économie**  
sur le campus de Pessac  
(Opération campus)

**Bordeaux Fête le Fleuve /  
Solitaire du Figaro,**  
le grand départ

Début des travaux sur la rocade pour ouvrir  
la **bretelle de desserte « Grand Stade »**

Ouverture 1<sup>re</sup> tranche **Cité  
numérique à Bègles**

15 - 25 septembre : **Agora**

2<sup>e</sup> semestre 2017 :  
Ouverture de la 1<sup>re</sup> tranche  
de la **Cité Numérique  
à Bègles**

Fin 2017 :  
Lancement de l'enquête  
publique pour l'**amélioration  
de la desserte de l'aéroport**

Fin 2017 :  
Travaux sur l'espace  
public **François Bordes**  
sur le **campus Pessac-  
Talence-Gradignan**  
(Opération campus)

**Transfert de la compétence  
tourisme du Département**  
à Bordeaux Métropole  
et **transfert des équipements  
fluviaux** des communes  
à Bordeaux Métropole, ainsi  
que du **Parc des Expositions**  
et du **Palais des Congrès**

Travaux sur l'espace public  
**Béthanie Pessac-Talence-  
Gradignan** (Opération campus)

Pose de **panneaux d'animation touristique**  
« **La Cité du Vin** » sur les autoroutes A10 et A63

Inauguration  
du **nouveau  
système billettique**  
du réseau TBM

Mise en œuvre  
de la **tarification solidaire**  
du **réseau TBM**

**2 juillet 2017**  
**Mise en service**  
**de la LGV**  
**Tours-Bordeaux,**  
**permettant de relier**  
**Paris en 2h05**

3<sup>e</sup> trimestre 2017 :  
Ouverture de la **nouvelle  
usine Safran Ceramics**  
(Le Haillan)

2<sup>e</sup> semestre 2017 :  
**Programme 50 000 logements**  
Le Bouscat (sur l'ancien site  
Renault) : 1<sup>res</sup> livraisons

Rencontres nationales  
du **tourisme fluvial**

Livraison de la **3<sup>e</sup> phase  
de rénovation**  
de la **piscine universitaire**  
sur le campus de Pessac-  
Talence-Gradignan  
(Opération campus)

Projet  
de transfert  
de la **résidence-  
club Lumineuse**  
(Bordeaux)

Livraison  
du **bâtiment  
d'Odontologie**  
sur le **campus  
de Bordeaux Carreire**  
(Opération campus)

**Bordeaux Fête  
le Vin** accueille  
les grands voiliers  
(Tall Ship Regatta),  
du 14 au 18 juin

Début des travaux  
de **reconstruction de la zone  
« nord »** du **campus**  
de Bordeaux-Carreire  
(Opération campus)

Fin 2018 / début 2019 : Lancement  
de la **2<sup>nde</sup> phase de réhabilitation**  
du **campus de Carreire**

Livraison du nouveau Hall 2  
du **Parc des Expositions**

1<sup>er</sup> semestre 2019 :  
livraison de la 3<sup>e</sup> phase  
de rénovation de la **halle  
des sports** et livraison  
de l'**espace public**  
« **Doyen Brus** »  
sur le campus de Pessac-  
Talence-Gradignan  
(Opération campus)

Mise en service de la **Ligne  
Bordeaux-Eysines**

Livraison  
**Bibliothèque  
inter-universitaire  
Droit-Lettres**  
et de la **maison  
de l'archéologie**

Fin 2019 :  
Lancement des travaux  
du **pôle de vie**  
du **campus de Carreire**

1<sup>er</sup> semestre 2020 :  
**Livraison de l'espace de vie**  
du **campus** cours de la Marne  
et **lancement des travaux**  
d'aménagements d'espaces  
publics du campus de Pessac

Livraison de la zone « Pessac »  
du campus : **réhabilitation**  
des **bâtiments principaux de Bordeaux**  
**Montaigne**, des bâtiments de droit,  
économie, science politique  
et gestion de l'Université de Bordeaux  
et de la **Bibliothèque inter-universitaire**  
de droit et lettres du campus de Pessac  
(Opération campus)

Fin prévisionnelle  
de la 1<sup>re</sup> phase de la ZAC  
**Saint-Jean Belcier**  
(300 000 m<sup>2</sup>)

**Transfert de la Caisse  
des Dépôts et Consignation**  
sur la ZAC Saint-Jean Belcier

2018

Ouverture  
de la **Grande salle  
de spectacle** à Floirac

1<sup>er</sup> semestre :  
Ouverture  
de la nouvelle  
**base logistique**  
du **groupe Castel**  
(Blanquefort)

Arrivée  
des 1<sup>ers</sup> habitants  
sur **Brazza**

Livraison du **pont Amédée  
Saint Germain-Armagnac**

Ouverture de la **nouvelle  
clinique du Tondou** sur la ZAC  
des quais à Floirac

Mise en service de l'extension  
**Ligne C - Villenave d'Ornon - Bègles**

2019

Début des travaux du **bâtiment**  
« **Marne** » de l'**Université de Bordeaux**  
pour le transformer en espace de vie  
sur le campus Bordeaux Victoire  
(Opération campus)

Juin 2019 décembre 2019

2<sup>e</sup> semestre :  
Ouverture de la nouvelle  
**unité d'embouteillage**  
du **groupe Castel**  
(Blanquefort)

Début du chantier du **bâtiment**  
« **TP** » du **campus de Carreire**  
à Bordeaux (Opération campus)

2020

**Livraison du pont  
Jean-Jacques-Bosc**

Été 2020 : Lancement des **travaux**  
de **rénovation de la plaine des sports**  
**Roquencourt** (campus de Pessac-Talence-  
Gradignan) et sur les **espaces publics**  
« **Esplanade des Antilles** » et « **Montaigne**  
**Montesquieu** » sur le campus de Pessac  
(Opération campus)

\*Dates prévisionnelles



#### Conception

##### **LEBIG,**

Bureau d'Intervention  
Graphique de la direction  
de la Communication  
de Bordeaux Métropole

#### Crédits photographiques

Maitetxu Etcheverria, Christophe Goussard, Arthur Péquin,  
Bordeaux Métropole

#### Impression

Atelier de Reprographie

Tiré à 500 exemplaires

Présenté au Conseil de Bordeaux Métropole le 16 décembre 2016

Édité en janvier 2017

## Contact

Esplanade Charles-de-Gaulle  
33045 Bordeaux cedex  
T. 05 56 99 84 84  
[communication@bordeaux-metropole.fr](mailto:communication@bordeaux-metropole.fr)

[www.bordeaux-metropole.fr](http://www.bordeaux-metropole.fr)

